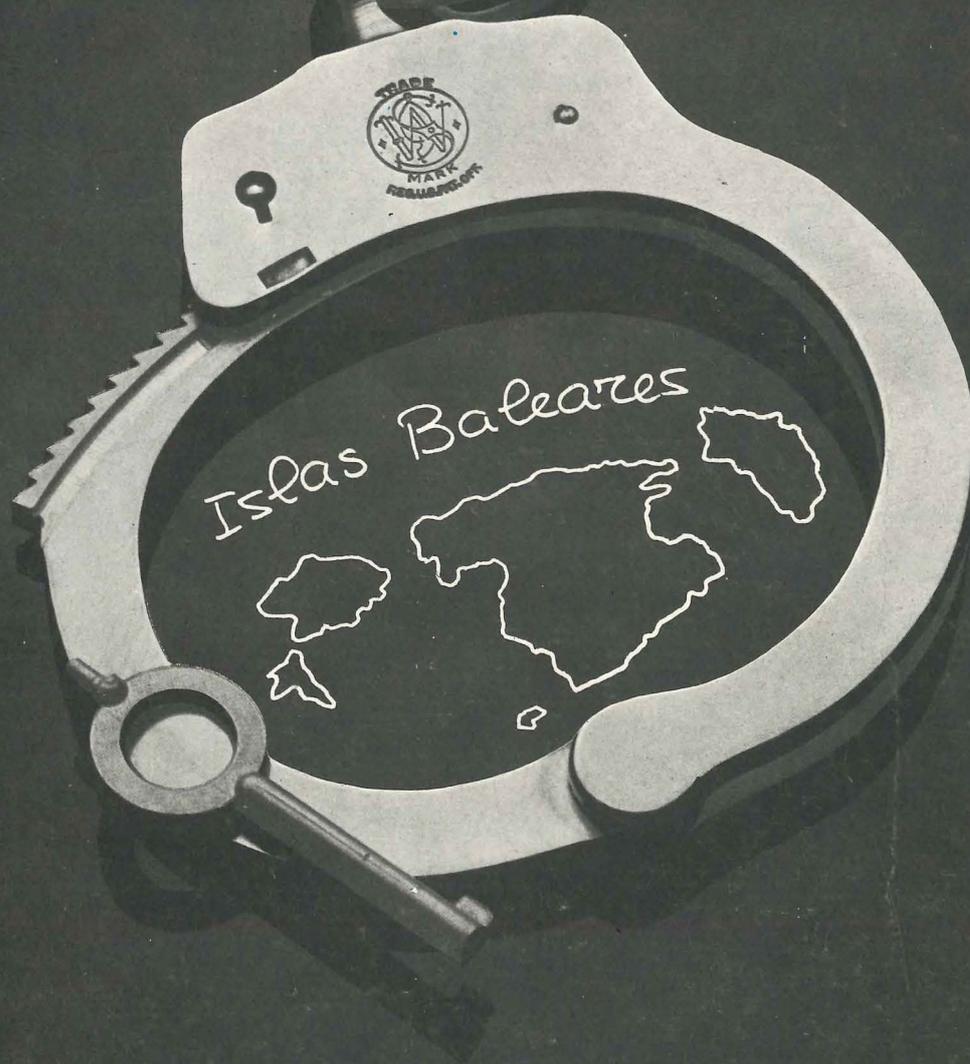


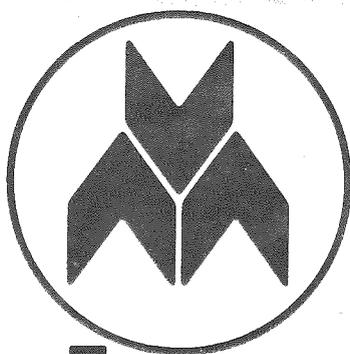
# economía balear

Número 59

35 Pesetas

**EL COSTE DE  
INSULARIDAD**





# Bankuni3n

El Banco Industrial y de Negocios especialmente orientado para prestar al empresario y a su empresa los **SERVICIOS** que requiere el desarrollo de sus actividades



**Servicios bancarios y financieros**



**Banco de financiación a medio y largo plazo**



**Banco accionista**



**Banco de dep3sitos e inversiones**



**Banco consejero t3cnico**



**Banco de especializaci3n sectorial**

**CONSEJO REGIONAL DE BALEARES**

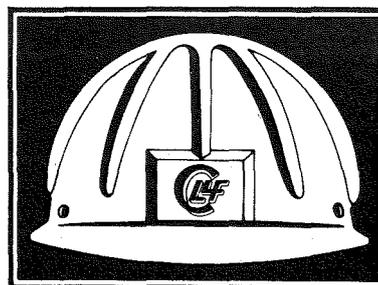
**Avenida Alejandro Rossell3, 65**

**Tfno. 210945-6-7-8**

**Palma de Mallorca**



EDIFICACIONES  
Y MONTAJES INDUSTRIALES



**L**ABRES **FELIU, S.A.**

EMPRESA MALLORQUINA  
DE CONSTRUCCION

PZA. TENIENTE CORONEL FRANCO, 9  
Teléfono 27.70.66

# Navidades mágicas

Cuando todo se hace especialmente entrañable. Cuando nos preocupamos por demostrar más vivamente nuestros afectos y son más intensos nuestros deseos de felicidad. Cuando las ilusiones están más cerca de la realidad y un cierto ambiente mágico nos rodea, entonces, es Navidad.

*Desde los adornos tradicionales hasta los bellos y elegantes trajes, pasando por los juguetes para los pequeños y los regalos para los mayores, "Galerías" le ofrece mil y un detalles que le ayudarán a convertir estas fiestas en algo fantástico e inolvidable.*

**Galerías  
Preciados**

Vende buen gusto:  
Esta es la diferencia.



## GRACIAS

Con nuestra última edición, "Economía Balear", cumplió el V aniversario de su publicación, por cuyo motivo se recibieron, en nuestra Redacción, muchas felicitaciones.

A todos cuantos, tuvieron la amabilidad y la atención de escribirnos, o simplemente llamarnos por teléfono para animarnos a seguir esta tarea, les expresamos nuestro más sincero agradecimiento.

## economía balear

Primera publicación balear de Economía  
Marketing, Turismo y Hostelería

Fundada en 1969

NUMERO 59

NOVIEMBRE - DICIEMBRE  
1974

PROPIEDAD: A.S.I.M.A. (Presidente  
don Jerónimo Albertí Picornell)

REDACTOR JEFE: D. JOSE RIBAS  
PALOU

DIRECCION, REDACCION, ADMINIS-  
TRACION Y PUBLICIDAD: Gran  
Vía ASIMA nº 2 Edificio Ramón  
Esteban Fabra. Piso 14  
Polígono Industrial LA VICTORIA  
Teléfono 29 06 12  
Palma de Mallorca

EDITA: EDICIONES Y PUBLICA-  
CIONES A.S.I.M.A.

TIRADA: 7.000 ejemplares

SUSCRIPCION: 340 ptas. doce núme-  
ros.

IMPRESO EN OFFSET:  
IMPRESA POLITECNICA  
Troncoso, 9. Tel: 21 26 60  
PALMA DE MALLORCA

DEPOSITO LEGAL: PM 1839/1969

# sumario

EDITORIAL El primer año de las vacas esqueléticas . . . . .	6
<b>ECONOMIA Y FINANZAS</b>	
El coste de insularidad por la Banca Catalana . . . . .	8
Observaciones sobre los costes económicos de insularidad, por D. José Gutiérrez . . . . .	22
El índice del coste de la vida, por D. Martín Parellada Sabata . . . . .	24
La crisis económica internacional y sus repercusiones en España, por D. Emilio de Figueroa Martínez . . . . .	27
La empresa balear ante la crisis del petróleo, por D. Daniel Barreiro Doval . . . . .	29
El fenómeno de la inflación y la obsesión del petróleo, por D. Antonio Colom . . . . .	31
POSTAL DE IBIZA: La crisis económica, por D. Juan Castelló Guasch . . . . .	32
¿Qué edad tiene la crisis? por D. George Roos . . . . .	35
La economía balear en cifras . . . . .	37
Diccionario moderno de economía y finanzas . . . . .	42
<b>MARKETING</b>	
Perspectivas empresariales por D. Gabriel Vilanova . . . . .	44
Una utopía, por D. <sup>a</sup> María Isabel Cabrer . . . . .	47
<b>NOTICIARIO</b>	
IBEDE: Inauguración del programa de perfeccionamiento. —Nueva sucursal de la Caja de Pensiones . . . . .	49
Nuevas instalaciones de CORBERO . . . . .	51
Inauguración de Galerías Preciados. —Nuevo Centro de Cálculo . . . . .	52
Al habla con D. Juan Perera Mezquida . . . . .	55
<b>DESPEDIDA</b>	
Los polos negativos de 1974, o lo que pudo haber sido y no fue, por D. Manuel Santolaria . . . . .	57

Debido a un exceso de original para esta edición, nos hemos visto obligados a tener que aumentar el número de páginas y suprimir, a pesar de ello, varios artículos ya preparados para su difusión y el Índice General de esta revista del número 9 al 19, y que, D.m., se publicarán en nuestro próximo número.

LOGRAR UN CLIMA

SONORO IDEAL

PARA AREAS PUBLICAS

ES TAREA DE EXPERTOS

Y BRINDAR UNA ATENCION

QUE PUEDA GARANTIZARLO

TOTALMENTE

ES LABOR DE RESPONSABLES

ESTO ES

**MUZAK®**

UNA EMPRESA DE SERVICIOS EJEMPLAR

MUZAK BALEARES



C/. BERENGUER DE SANT JOHAN, 19 - 3

TELS: 21 45 44 - 45

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 24,1 de la Ley de Prensa e Imprenta, se hace constar que la presente publicación, "Economía Balear", que figura, desde 1969, en el folio 206, inscripción 10ª, del Registro de Empresas Periodísticas, se halla inscrita en "Ediciones y publicaciones populares" financiada, íntegramente, por la Asociación Sindical de Industriales de Mallorca (A.S.I.M.A.) y que, su situación financiera, se desenvuelve contando con los medios precisos para realizar sus planes de expansión y desarrollo, ya que la posible cifra diferencial repercute en la mejora de la revista.

# El primer año de las vacas esqueléticas

## editorial

El que más y el que menos está con la camisa que no le llega al cuerpo. En los seis primeros meses del año, han suspendido pagos en España 125 empresas y han quebrado 24, según datos del Instituto Nacional de Estadística. Las cifras son un 300% más altas que las del año pasado. Por cada empresa que suspendió pagos el año pasado este año han suspendido cuatro.

Hay quien ya se está preguntando: ¿Quién querrá seguir siendo empresario? El Consejo de Empresarios de Barcelona ha hecho pública su preocupación ante ciertas críticas a la labor del sector: "No cabe duda que pueden existir empresarios que no actúen correctamente, pero el hecho de que no se reconozca la función que nuestras empresas desempeñan en bien del progreso del país —incluso en estos momentos de grave crisis económica y múltiples preocupaciones para el empresario— no es sólo injusto, sino que, además, perturba el normal funcionamiento de la economía". Ante tantas dificultades morales y económicas el empresario no sabe qué camino tomar.

Por un lado la inflación galopante, que ya está sobrepasando con creces esta frontera de los dos dígitos, y por otra la crisis de la energía. Crisis a la que no se ha hecho, hasta el momento demasiado caso. Ahí van unas cifras aterradoras: Los productos petrolíferos consumidos en España durante los nueve primeros meses de 1974 han tenido un aumento del 13,21% con relación al mismo período de 1973. En total se consumieron 24,16 millones de toneladas, frente a 21,34 del pasado año, o sea que vamos mejorando.

Hasta ahora es el empresario el que soporta sobre sus espaldas las consecuencias, no sólo de la inflación y la crisis energética, sino también las medidas de freno al consumo que el Gobierno ha impuesto como panacea para domar el caballo salvaje de la inflación.

Sobre estas medidas hay pareceres para todos los gustos. Hay quien dice que son las únicas apropiadas ya que por algo la han adoptado también varios países europeos, pero también hay quien opina que nuestra inflación no es igual a la del resto de Europa. Que en eso también somos diferentes. Que nuestra enfermedad inflacionaria no se debe a un exceso de demanda, sino que es estructural y que, por consiguiente, el tratar de curarla tirando de las riendas al consumo, lo único que logrará es incrementar la recesión, la disminución de producción y el aumento del paro.

Como siempre no sabemos donde estamos y quien nos está arrastrando. Lo único seguro es que cada día resulta más heróico eso de ser "motor del desarrollo".

En nuestra parcelita balear todos estos problemas se ven agravados por el hecho (ese sí que es incuestionable) de la insularidad.

Nuestro Alcalde solicitó a las Cortes un trato de favor para paliar

la crisis. En siete puntos concretos el señor de la Rosa pidió que se nos equipare a las Canarias en lo que se refiere a disminución de los precios de los carburantes, el impuesto de tráfico de empresas, que se autorice a la banca privada para que pueda tener una mayor flexibilidad crediticia; que se declaren los artículos alimenticios como una primera necesidad; que el MOP dé preferencia a la tramitación de obras en curso y, finalmente, que el Ministerio de la Vivienda se ponga en contacto con los municipios y Cajas de Ahorros para emprender grandes obras de construcción de viviendas.

Estos siete puntos reflejan otras tantas necesidades básicas de nuestra economía balear. Una economía total y absolutamente vicaria de la exterior. Una economía que sólo puede funcionar en la época de las "vacas gordas" y que hace agua por todos lados cuando vienen las otras.

Decíamos hace unos meses que sólo nos acordamos de Santa Bárbara cuando diluvia. Pues bien, ¿no ha llegado el momento de dejarnos de triunfalismos y sentarnos todos en una mesa para ver cómo salimos de ésta?



felices pascuas

bonne année

Merry Christmas

Frohe weihnachten

BUON ANNO

BON NADAL

gutes neues jahn

BUONE FESTE

feliz año nuevo  
Joyeux Noël

**economía  
balear**

DESEA A SUS SUSCRIPTORES, ANUNCIANTES  
Y LECTORES, EN GENERAL,  
UNAS FELICES FIESTAS DE NAVIDAD Y AÑO NUEVO  
Y QUE 1975, A PESAR DE LAS  
ACTUALES PROFECIAS ECONOMICAS,  
LES SEA PROSPERO Y VENTUROSO.

*Este informe realizado por el Servicio de Estudios Económicos de la Banca Catalana es una síntesis del documentado estudio que, con el mismo título, ha realizado el Ayuntamiento de Palma de Mallorca.*

*Agradecemos a Banca Catalana la gentileza que ha tenido con los lectores de esta revista al autorizarnos su reproducción.*



## INTRODUCCION

Este trabajo pretende sintetizar el estudio denominado «El coste de Insularidad» que fue realizado por encargo del Excelentísimo Ayuntamiento de Palma de Mallorca.

El análisis del coste de insularidad constituye una empresa ambiciosa, debido a la multiplicidad de factores y circunstancias que intervienen en su configuración. Los citados factores están íntimamente relacionados entre sí, pero, mientras algunos son susceptibles de una formulación cuantitativa, otros son difícilmente cuantificables.

Este estudio se ciñe a circunstancias concretas de lugar y tiempo. Por lo que se refiere a

las del primer tipo, se tratan los problemas concretos de Baleares (archipiélago), como un conjunto, así como los específicos de los diferentes territorios insulares. En cuanto al tiempo, se abordan los temas con proyección de futuro y se concede una atención preferente a las circunstancias y factores que actúan en el presente.

Aunque, de hecho, los diversos factores que configuran el coste de insularidad intervienen conjuntamente, por razones metodológicas se distinguieron los siguientes tipos de costes: a) Los derivados del transporte; b) los relacionados con el proceso distributivo; c) los costes políticos.

## LOS COSTES DE TRANSPORTE

### *Los costes de transporte de mercancías*

Para analizar el coste de transporte de mercancías se tienen en cuenta: A) Los costes generados en el exterior de la Provincia. B) Los que tienen lugar en Baleares.

#### A) Los costes generados en el exterior de la provincia

La Contabilidad Regional de Baleares, correspondiente al año 1967, constituye la fuente básica para determinar los costes del primer grupo. Los cuadros X y XI se refieren a las transacciones interregionales e internacionales. En los mismos se comprueba que el coste de transporte de mercancías, producido en el exterior de las islas, alcanzó 2.993,6 millones de pesetas corrientes en el año 1967.

Proyectando esta última cifra hacia el año 1972, a base de contemplar: 1) La evolución de los movimientos de mercancías en los principales puertos de Baleares, entre 1967 y 1972 (coeficiente 1,75215), y 2) la evolución del valor de la peseta en el período considerado (coeficiente 1,3284), se obtiene un coste de transporte, para el año 1972, de 6.968 millones de pesetas.

Parece interesante consignar que esta cantidad alcanza un valor absoluto tan notable, debido, en gran parte, al elevado grado de desarrollo alcanzado por la Provincia y a la apertura de la economía de nuestras Islas, respecto al exterior, difícilmente alcanzable en cualquier otra región española. Como confirmación de este último aserto, cabe consignar que, en 1967, la compra de bienes y servicios fuera de la Provincia representó el 84,9 % del Producto Regional Bruto, mientras que las ventas alcanzaron un 86,0 % del mismo, siendo el conjunto de transacciones con el exterior superior en un 70,9 % al Producto Regional Bruto (las transacciones con otras regiones representaron el 98,8 % del P.R.B. y con el extranjero el 72,1 %).

Además del valor absoluto indicado para 1972 (6.968 millones de pesetas), interesa comparar los costes de transporte de las mercancías entradas y salidas, tanto nacionales como extranjeras, con los valores correspondientes a las mismas, es decir, la estructura de los costes de transporte de mercancías generados en el exterior de la Provincia.

Si se supone que la estructura de costes del año 1967 sigue manteniéndose en la actualidad, observamos que los costes de transporte de las entradas procedentes de la Península y de los mercados internacionales alcanzaron un 14,51 % y un 7,60 %, respectivamente. Para las salidas de cabotaje y exterior, ambas relaciones fueron del 7,80 y del 2,48 %.

El análisis de estas cuatro relaciones nos sugiere dos observaciones fundamentales. En primer lugar, nos llama la atención la extraordinaria disparidad entre las mismas y, por otra parte, nos preguntamos porqué la primera relación, cuya incidencia en el coste global de transporte de mercancías es incuestionable, resulta tan elevada.

Fundamentalmente, los costes imputables a las entradas son más altos porque aquellos incluyen un extenso abanico de productos, necesarios para el funcionamiento de nuestra economía que, generalmente, no se producen en la isla de que se trate, y cuyo valor por unidad de peso, al no sufrir un proceso de selección previa, suele ser inferior al de las mercancías remitidas al exterior del archipiélago. Dichas mercancías, por razones de especialización productiva debidas al carácter insular de la Provincia, se caracterizan por su elevado valor por unidad de peso o volumen. Esta misma razón,

aparte de otros factores de menor relevancia, juega en favor de unos menores costes de transporte para los mercados exteriores con respecto al comercio de cabotaje, al darse una nueva selección de segundo grado, o dicho de otra forma, una nueva especialización en manufacturas y productos de gran valor por unidad de peso.

A continuación, se distribuye el coste global de transporte de mercancías generado en el exterior de la Provincia a nivel territorial y a nivel personal.

Para realizar la distribución, a nivel territorial, se consideran los tonelajes de mercancías entrados y salidos, por islas, en un año determinado (1972), así como las anteriores relaciones de costes, obteniéndose el grado de participación y la distribución del coste global de transporte por islas, tal como puede observarse en la tabla que incluimos a continuación.

**DISTRIBUCIÓN DEL COSTE DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS GENERADO EN EL EXTERIOR DE LA PROVINCIA. AÑO 1972**

Islas	Grado de participación (en porcentajes)	Distribución del Coste de Transporte (en millones de pesetas)
Mallorca	76,08	5.301
Menorca	9,11	635
Ibiza y Formentera	14,81	1.032
BALEARES	100,00	6.968

A nivel personal, interesa comparar la participación media por habitante, de acuerdo con la siguiente distribución:

**DISTRIBUCIÓN DE LAS MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS POR HABITANTE EN KILOGRAMOS (año 1972)**

	Mallorca	Menorca	Ibiza y Formentera
Descargadas	4.316	4.845	7.984
Cargadas	613	572	1.938
TOTAL	4.929	5.417	9.922

En un primer análisis, llegamos a la conclusión de que las islas de Menorca, Ibiza y Formentera soportan un mayor coste de transporte por habitante que la de Mallorca.

Si establecemos una relación entre el coste de transporte de mercancías generado en el exterior de la Provincia, correspondiente a cada isla, con el número de sus respectivos habitantes, obtenemos la siguiente distribución:

**COSTE DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS GENERADO EN EL EXTERIOR DE LA PROVINCIA POR HABITANTE. AÑO 1972**

	Coste total (en millones de pesetas)	Población 31-12-72	Coste transporte Mercancías/Habitante (pesetas)
Mallorca	5.301	466.843	11.335
Menorca	635	50.348	12.612
Ibiza y Formentera	1.032	46.931	21.990
BALEARES	6.968	564.122	12.352

Como puede observarse, las diferencias entre costes medios por habitante-isla son muy acusadas pero, teniendo en cuenta que el gasto de los consumidores autóctonos, en bienes y servicios, en 1967, según datos de la Contabilidad Regional, era y sigue siendo, puesto que se trata de un proceso evolutivo, sensiblemente inferior a las ventas de bienes y servicios y factores pagados por otras provincias y por el exterior, nos interesa distinguir entre el coste de transporte que debe soportar la población local y el que puede repercutir a través del turismo.

Se parte de la hipótesis que el coste de transporte soportado por la población local de Menorca a Ibiza y Formentera son análogos; esta afirmación está basada en los graves estrangulamientos y deficiencias de sus puertos, en la dimensión parecida de ambos mercados y en unos niveles de vida semejantes, que se tradu-

cen en necesidades sensiblemente análogas para sus respectivas poblaciones autóctonas.

En el citado estudio se establece un sistema de ecuaciones en el que se trata de separar el coste de transporte por habitante, soportado directamente por la población local, y el imputable a la acción del turismo. Para ello, se utilizan una serie de ratios en los que se tienen en cuenta las estancias turísticas por habitante e isla en el año 1972 y los costes totales de transporte por habitante durante el mismo período, siendo las incógnitas los costes medios de transporte soportados directamente por cada habitante perteneciente a los diversos territorios insulares y un parámetro que se relaciona con los ratios indicados.

Una vez resuelto el sistema de ecuaciones, se obtiene esta nueva distribución del coste de transporte por habitante:

**DISTRIBUCIÓN DEL COSTE DE MERCANCIAS GENERADO EN EL EXTERIOR DE LA PROVINCIA POR HABITANTE. AÑO 1972 (en pesetas)**

	Habitante autóctono	Coste imputable al Turismo	Total
Mallorca	6.547	4.808	11.355
Menorca	10.870	1.742	12.612
Ibiza y Formentera	10.870	11.120	21.990
BALEARES	7.306	5.046	12.352

Observamos en esta tabla estadística que el coste de transporte de mercancías generado en el exterior de la provincia y no repercutible por habitante, es bastante más reducido para Mallorca que para Menorca e Ibiza.

**B) Costes de los transportes de mercancías que tienen lugar en Baleares**

Del análisis de Producto Interior Bruto de Baleares (Contabilidad Regional) se deduce que el coste de transporte generado en la Provincia, en el año 1967, alcanzó 3.062,1 millones de pesetas. Si aplicamos los coeficientes obtenidos en el apartado anterior: 1) Evolución del coste de la vida entre 1967 y 1972, y 2) evolución del índice combinado del tráfico de mercancías y pasajeros durante el mismo período, obtenemos para 1972 una cifra de 9.437 millones de pesetas. Esta cifra final nos parece congruente respecto al valor total del apartado «Transportes y Comunicaciones» que figura en la publicación del Banco de Bilbao *La Renta Nacional de España y su Distribución Provincial. Año 1969.* (6.705,2 millones de pesetas.)

Si suponemos que, al menos, la mitad de la

cifra de transportes y comunicaciones, generados en el interior de la Provincia en 1972, corresponde a transporte de mercancías, podemos obtener las siguientes distribuciones de mercancías generadas en Baleares, de acuerdo con el grado de participación por islas y el número de habitantes de cada una de ellas.

**DISTRIBUCIÓN POR ISLAS DEL COSTE POR HABITANTE DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS GENERADO EN BALEARES EN 1972**

	Millones	Habitantes	Coste/Habitante en pesetas
Mallorca	3.603	466.843	7.717
Menorca	432	50.348	8.580
Ibiza y Formentera	701	46.931	14.937
TOTAL	4.736	564.122	8.395

Aplicando las mismas proporciones calculadas en el apartado anterior, por las que se distinguía entre el coste de transporte repercutible y el imputable a la población autóctona, llegamos a los siguientes resultados:

**COSTE DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR HABITANTE, GENERADO EN BALEARES. AÑO 1972**

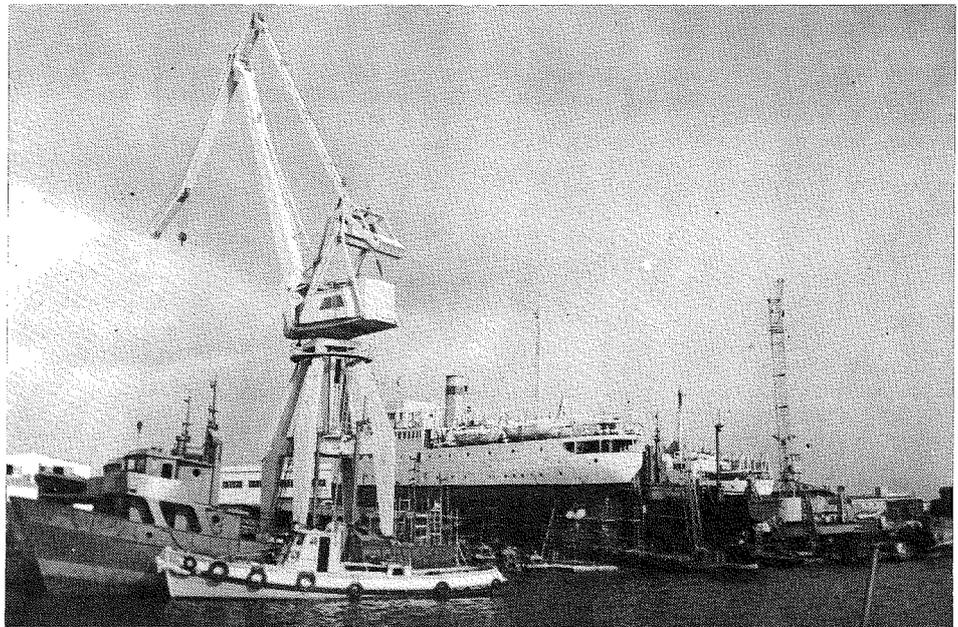
	Turístico	Autóctono	Total
Mallorca	3.180	4.537	7.717
Menorca	1.190	7.390	8.580
Ibiza y Formentera	7.547	7.390	14.937

**C) Coste total del transporte de mercancías por habitante imputable a la población autóctona**

Este coste se distribuye de acuerdo con el cuadro estadístico que presentamos seguidamente:

**COSTE DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR HABITANTE IMPUTABLE A LA POBLACIÓN AUTÓCTONA. AÑO 1972**

	Coste generado fuera Baleares	Coste generado en Baleares	Total coste autóctono
Mallorca	6.547	4.537	11.084
Menorca	10.870	7.390	18.260
Ibiza y Formentera	10.870	7.390	18.260





Para extraer las oportunas consecuencias, con respecto al coste del transporte de mercancías, nos interesa comparar estos resultados con el coste del transporte de mercancías por habitante, a escala nacional, durante el mismo año 1972, y que, por un sencillo método de cálculo que se explica extensamente en el indicado estudio, se supone que alcanzó una cifra que oscila alrededor de 5.135 pesetas por habitante.

Vamos a determinar la relación entre el coste de transporte de mercancías por habitante en Baleares, sin posibilidades de repercutir a través del turismo, respecto al coste de transporte de mercancías por habitante en España:

Mallorca	$(11.084:5.135) \times 100 = 215,8 \%$
Menorca	$(18.260:5.135) \times 100 = 355,6 \%$
Ibiza	
y Formentera	$(18.260:5.135) \times 100 = 355,6 \%$

Como puede observarse, el coste de transporte de mercancías por habitante, que no puede repercutirse a través del turismo, alcanza proporciones alarmantes en Mallorca e insportables en Menorca, Ibiza y Formentera.

#### D) Consideraciones generales sobre el coste de transporte de mercancías

La provincia de Baleares presenta una situación periférica respecto al centro de gravedad productivo y distributivo de España.

Además, dado nuestro carácter insular, normalmente se produce un empleo alternativo de diversos medios de transporte y una ruptura, condicionada por las características geográficas de la Provincia, que obliga a realizar múltiples operaciones de carga y descarga, más frecuentes y prolongadas que en los casos de transporte entre provincias peninsulares.

El sistema económico de Baleares está preferentemente orientado hacia el consumo (local o turístico) y en el precio final de las mercancías consumidas en las islas se incluyen diversos componentes, entre los que se encuentran los costes generados desde el origen hasta el puerto o aeropuerto de embarque peninsular, los fletes, los costes de almacenamiento y los de transporte que tienen lugar en el seno de cada isla; algunas veces se dan operaciones de transporte entre islas, aunque generalmente alcanzan reducidas proporciones, exceptuando el caso de Formentera con respecto a Ibiza.

En relación con las salidas, y para analizar la

posibilidad de competir de nuestro sistema productivo, no sólo deben tenerse en cuenta los costes de transporte que tienen lugar en el interior de la Provincia, sino que, a efectos económicos, deben considerarse también los que tienen lugar en el exterior.

Una simplificación del problema del transporte y un tópico muy frecuente consiste en asimilar los costes de transporte de mercancías, procedentes o dirigidas al exterior, con los fletes, siendo así que este apartado tan sólo constituye una pequeña parte del coste total de transporte.

#### Los costes de transporte de personas

A efectos metodológicos se distinguen cuatro tipos de tráfico de pasajeros: 1) El que se efectúa en cada territorio insular por parte de sus respectivos habitantes; 2) el que tiene lugar como consecuencia del traslado a otra isla del archipiélago; 3) el tráfico con la Península, y 4) los viajes al extranjero.

Desde el punto de vista del estudio, se considera que al tráfico con la Península y al que se mantiene con otras islas debe prestárseles una especial atención, por ser los que realmente distinguen las provincias insulares de las peninsulares. No obstante, cabe señalar algunas características peculiares correspondientes a los otros tráficos de pasajeros.

El problema básico del coste de transporte de viajeros con destino a la Península y al exterior consiste en que un reducido porcentaje de la población total autóctona realiza la mayor parte de los viajes, mientras que el resto de los habitantes de las Islas no se desplazan nunca o casi nunca fuera de la Provincia. Por otra parte, la elección del medio de transporte utilizado condiciona notablemente el coste de cada viaje, puesto que en el transporte marítimo de viajeros la gama de precios es bastante amplia.

El coste de transporte de pasajeros se genera y soporta a nivel personal o familiar y la repercusión sobre la colectividad no tiene lugar de una forma tan directa como en el caso del coste de transporte de mercancías. Este coste afecta directa y especialmente a diversos grupos profesionales y sociales que, por diversas causas, se ven obligados a realizar frecuentes viajes interprovinciales e interinsulares. Quizás, por este motivo, se contemplan con mayor desagrado las subidas de tarifas en el transporte de

pasajeros que las correspondientes al transporte de mercancías, cuando, en realidad, estas últimas afectan más negativamente a la colectividad que las primeras.

Por estas razones, más que las cifras globales de coste de transporte soportado por las poblaciones locales de las diversas Islas, el número de viajes realizados o el coste medio de transporte por persona, interesa averiguar quién viaja, porqué lo hace, qué medios de transporte utiliza y el número de viajes que efectúa anualmente. Pero, la única forma de dar respuesta a estas preguntas, con suficiente grado de aproximación, consistiría en realizar una encuesta representativa entre la población de Baleares.

Entre los grupos de personas que se desplazan con mayor frecuencia se incluyen los ejecutivos y altos cargos, los políticos, los altos funcionarios, los viajeros de comercio, los profesionales, los estudiantes, etc., utilizando con preferencia el medio de transporte aéreo los que se desplazan por motivos de trabajo, siendo, asimismo, bastante elevada la correlación entre el medio de transporte utilizado y el nivel económico del viajero. Es evidente que entre los grupos citados predominan los más dotados desde un punto de vista económico; por ello, se considera que la reducción de tarifas debería aplicarse especialmente a los grupos con menores niveles de ingresos, entre los que podrían incluirse los jubilados y pensionistas, los trabajadores que viajan por cuenta propia, los estudiantes, los militares sin graduación, etc.

Además, la elevación progresiva de los gastos personales de transporte y viaje de los grupos con mayores niveles de ingresos y, en especial, de los que ocupan cargos de responsabilidad en las empresas, no constituye, tan sólo, un fenómeno a escala insular; se trata de una constante a nivel nacional e internacional, que tiende a adquirir mayores proporciones a medida que aumenta el nivel de desarrollo de los países; por esta causa, al encontrarse nuestra provincia entre las más desarrolladas, los gastos de transporte y viaje de las personas pertenecientes a los grupos económico-sociales más favorecidos, probablemente son más elevados que la media del país para estos mismos grupos, aun prescindiendo del mayor coste unitario por desplazamiento.

El motivo del viaje nos parece relevante a efectos de cálculo de los costes de insularidad, puesto que no pueden tener la misma consideración económica ni social los desplazamientos por motivo de trabajo, estudio, enfermedad, relaciones familiares, etc., que los desplazamientos turísticos.

También consideramos útil, a efectos económicos, conocer el medio de transporte utilizado preferentemente por los grupos citados, analizando también la relación entre el medio de transporte empleado y el motivo del desplazamiento, así como la edad y el sexo de las personas que viajan.

La frecuencia de los viajes realizados por persona, distribuida por grupos de actividad, e incluso por estratos socioeconómicos, daría solución al problema fundamental que consiste en imputar el coste de transporte de personas a nivel de categoría económica o grupo social. La media aritmética en el coste de transporte de mercancías tiene sentido económico; en cambio, en el transporte de pasajeros no lo tiene y lo que interesa conocer es la moda o la mediana del coste de transporte de viajeros por persona y año, correspondiente a diversos grupos económicos y sociales, debidamente clasificados.

Nuestra Provincia, además de periférica, tiene carácter insular, actuando ambos factores conjuntamente sobre la cuantía del coste de transporte por desplazamientos hacia o desde diversos puntos de la geografía peninsular. Sin



embargo, no podemos olvidar una serie de factores positivos de tanta importancia como la rapidez, la flexibilidad y las posibilidades de relación directa, a escala nacional e internacional, con diversos puntos de la geografía española y mundial, por disponer cada una de las Islas mayores de uno o varios puertos y de un aeropuerto nacional e internacional.

También el coste medio de transporte de viajeros entre islas diferentes es muy superior al que alcanzan los desplazamientos en el seno de las demás provincias peninsulares. Los residentes de Menorca, Ibiza y Formentera son los más afectados, porque en la isla de Mallorca están ubicados determinados servicios de carácter provincial, tales como Delegaciones de diversos Ministerios, servicios sanitarios y de enseñanza a partir de determinados niveles, etc.

Y esta relación de dependencia de los habitantes de Menorca e Ibiza con respecto a Mallorca también es clara para los habitantes de Formentera con respecto a la isla de Ibiza.

Además del factor coste, la discontinuidad geográfica dificulta los desplazamientos en el seno de la Provincia, mientras que tales tipos de viajes en las provincias peninsulares suelen presentar un carácter masivo. Por esta razón, las relaciones laborales tienen lugar en el marco insular y, por ello, el grado de integración de la población de las Baleares es menor que en las provincias peninsulares.

Para un análisis cuantitativo del coste de transporte de personas se han proyectado hacia el año 1972 diversos datos contenidos en la Contabilidad Regional de Baleares (cuadros X y XI). Del análisis de gastos realizados por los residentes baleares en otras provincias, en 1967, observamos que el transporte de personas suponía tan sólo 117 pesetas por habitante y año y que el coste de turismo y viajes alcanzó las 921 pesetas por habitante. Para calcular el valor de ambas cifras en 1972, se tiene en cuenta la evolución de los precios de los pasajes, el número creciente de viajes realizados por los residentes entre ambas fechas y el aumento de po-

blación experimentado por la Provincia. Para el año 1972 se obtiene una cifra de 457 pesetas por habitante y año en el primer caso y de 3.600, en el segundo.

Interesa comparar este resultado con la media nacional del coste de transporte de personas por habitante, prescindiendo, naturalmente, de los transportes urbanos, que no se han tenido en cuenta en el cuadro X de la Contabilidad Regional de Baleares, referente a las transacciones interregionales de nuestra Provincia con el resto de España.

El coste medio de transporte colectivo por habitante y año en España en 1972, fue de 701 pesetas, superior al coste de transporte de personas residentes en Baleares fuera de la Provincia, durante el mismo período (457 pesetas).

No obstante, las cifras nacionales deben depurarse porque llegamos a la conclusión de que una buena parte de los viajes incluidos en la cifra global, correspondiente a desplazamientos de personas, son, en realidad, viajes de cercanías

que, en nuestra Provincia, concuerdan con los que tienen lugar a escala insular e interinsular. Homogeneizando resultados, se obtiene un coste de transporte colectivo medio por habitante en España, de carácter interprovincial, de 476 pesetas, cifra muy semejante a la calculada para Baleares.

Por otra parte, de esta cifra nacional tendríamos que separarse todavía el transporte turístico y agregarse el que se realiza por medios propios no colectivos, especialmente el automóvil, cuyo uso debe ser muy frecuente en el transporte interprovincial de personas en la Península, siendo prácticamente nulo cuando se trata de habitantes de nuestra Provincia en viajes por el resto de España.

Los gastos de los residentes en el extranjero eran poco relevantes en 1967 y aunque entre aquel año y 1972 probablemente han crecido en proporción hipergeométrica, debido al incesante aumento de los ingresos familiares, no los tendremos en consideración en nuestros análisis por la dificultad de influir sobre su cuantía y por presentar, la mayor parte de las veces, un carácter suntuario. Por otra parte, nuestras posibilidades de comunicación con el resto del mundo superan las correspondientes a los residentes en la inmensa mayoría de las provincias españolas, a causa de la ubicación en cada una de las tres islas mayores de sendos aeropuertos internacionales, relacionados con las principales capitales extranjeras.

#### LOS COSTES DE DISTRIBUCIÓN

El Archipiélago Balear comprende cuatro áreas comerciales, coincidiendo dos de ellas con los territorios insulares de Mallorca e Ibiza, y disponiendo Menorca de dos áreas con cabecera en Mahón y Ciutadella, respectivamente.

Una descripción sintética de las diversas áreas comerciales, de acuerdo con el Anuario del Mercado Español de 1973, podría ser la siguiente:

**BALEARES COMO UNIDAD ECONOMICA Y SOCIOLOGICA REQUIERE UN ESPECIAL TRATO JURIDICO Y UNA ADECUADA SOLUCION ADMINISTRATIVA.**

**ES PRECISO EVITAR QUE LA CONDICION DE INSULARIDAD PROVOQUE DESEQUILIBRIOS O ESTRANGULAMIENTOS INSOTENIBLES.**

**LA APORTACION DE BALEARES A LA ECONOMIA NACIONAL OBLIGA A LA ADMINISTRACION A OTORGARNOS UN MARGEN DE CONFIANZA.**

Áreas	Población de hecho	% Baleares	Cuota de mercado	%	Posición nacional (101 áreas)
Ciudadela	16.391	2,94	52	2,33	99. <sup>a</sup>
Mahón	33.816	6,05	116	5,19	92. <sup>a</sup>
Ibiza	48.040	8,61	196	8,77	78. <sup>a</sup>
Palma de Mallorca	460.030	82,40	1.871	83,71	9. <sup>a</sup>
	558.277	100,00	2.235	100,00	

Índice demográfico (1)				
Áreas	Cuota per capita	Posición nacional	Población total	Población urbana
Ciudadela	1,07	22. <sup>a</sup>	48,5	85,4 (*)
Mahón	1,16	12. <sup>a</sup>	100,0	107,0 (*)
Ibiza	1,38	3. <sup>a</sup>	142,0	92,3
Palma de Mallorca	1,38	4. <sup>a</sup>	1.360,1	1.324,6 (*)

(1) Base nacional=100.000 unidades.

(\*) La proporción de población urbana es superior a la media nacional.

Entre las 52 zonas comerciales (agrupaciones de áreas) en que se divide España, Baleares ocupa el lugar número 12 por lo que se refiere a la importancia de su cuota de mercado.

Asimismo, en la citada publicación se incluyen los índices de capacidad de compra, por provin-

cias, de determinados tipos de bienes de consumo, ocupando Baleares un lugar destacado, en términos absolutos, después de Madrid, Barcelona y Valencia, y el primer lugar, en términos relativos (per capita), en cada uno de los índices que se reseñan.

	Absoluto	Lugar entre provincias españolas	
		Per capita	Lugar entre provincias españolas
Índice Primero (artículos de uso común y bajo coste unitario)	4,02	4. <sup>o</sup>	1. <sup>o</sup>
Índice Segundo (artículos de tipo medio)	3,95	4. <sup>o</sup>	1. <sup>o</sup>
Índice Tercero (artículos especializados)	3,88	4. <sup>o</sup>	1. <sup>o</sup>

En cuanto a niveles de renta producida per capita en los diversos municipios insulares, observamos una gran homogeneidad en Menorca, una clara dispersión en la isla de Ibiza, con niveles de renta producida muy elevados en los municipios de Ibiza y San Antonio y, por último, en Mallorca existe una zona relativamente deprimida, que comprende los municipios eminentemente rurales del interior, mientras que en los lindantes con el litoral, incluida la capital, la renta producida per capita suele ser superior a la media insular.

Una vez encuadrados los datos más relevantes para explicar el desenvolvimiento de la actividad comercial en los diversos territorios insulares, se analiza someramente la evolución del coste de la vida en Baleares, por grupos; también se describe la estructura y funcionamiento del sistema distributivo, por islas, distinguiendo los productos alimenticios (percederos y no percederos) de los no alimenticios; asimismo, se estudian los principales obstáculos que, dado el carácter insular de la Provincia, dificultan el proceso distributivo y contribuyen a encarecer el precio de los diversos tipos de bienes.

Antes de analizar los apartados enunciados, cabe advertir que, a través del proceso distributivo, pueden agravarse, paliarse e incluso compensarse los efectos económicos negativos derivados del coste de transporte de personas y mercancías.

#### Evolución del Coste de la Vida

Si analizamos la evolución del índice general del coste de la vida en España y en Palma de Mallorca, observamos algunas diferencias notables en ambas series, diferencias que expresamos en términos positivos (favorables a Palma) o negativos (desfavorables), partiendo de la base 100 correspondiente al año 1968. Este análisis estático-comparativo tiene un doble inconveniente; por una parte, a través del mismo, no se conocen los niveles de precios sino, tan sólo, el ritmo de su evolución desde el año base. Por otra parte, no se considera más que la evolución de los precios de Palma. No obstante, si tenemos en cuenta que en la capital de la Provincia se concentra más del 40 % de la población y que es cabecera de un área comercial que comprende más del 80 % de la misma y de la cuota de mercado provincial, debemos convenir que estos resultados merecen ser comentados.

EVOLUCION DEL COSTE DE LA VIDA. MAYO 1973. BASE 1968=100

	Índice general	Alimentación	Vestido y comida
(1) Conjunto nacional	137,9	136,5	147,8
(2) Palma de Mallorca	142,0	134,2	171,7
Comparación (1) — (2)	— 4,1	+ 2,3	— 23,9
	Vivienda	Gastos casa	Gastos diversos
(1) Conjunto nacional	129,1	129,1	143,0
(2) Palma de Mallorca	112,7	140,5	158,7
Comparación (1) — (2)	+ 16,4	— 11,4	— 15,7

En primer lugar, observamos que el coste de la vida en Palma ha crecido a un ritmo superior a la media nacional y que solamente dos componentes, que en conjunto tienen una ponderación superior al 50 % de la cesta de la compra —la alimentación y la vivienda—, han experimentado un incremento inferior a la media española.

La evolución positiva del componente alimentación puede explicarse (lo detallaremos más adelante) gracias a un proceso de racionalización y modernización de determinadas estructuras comerciales más dinámico que el resto del país, si bien, a pesar de todo, el nivel de precios de los bienes alimenticios percederos sigue siendo más elevado que el correspondiente a las provin-

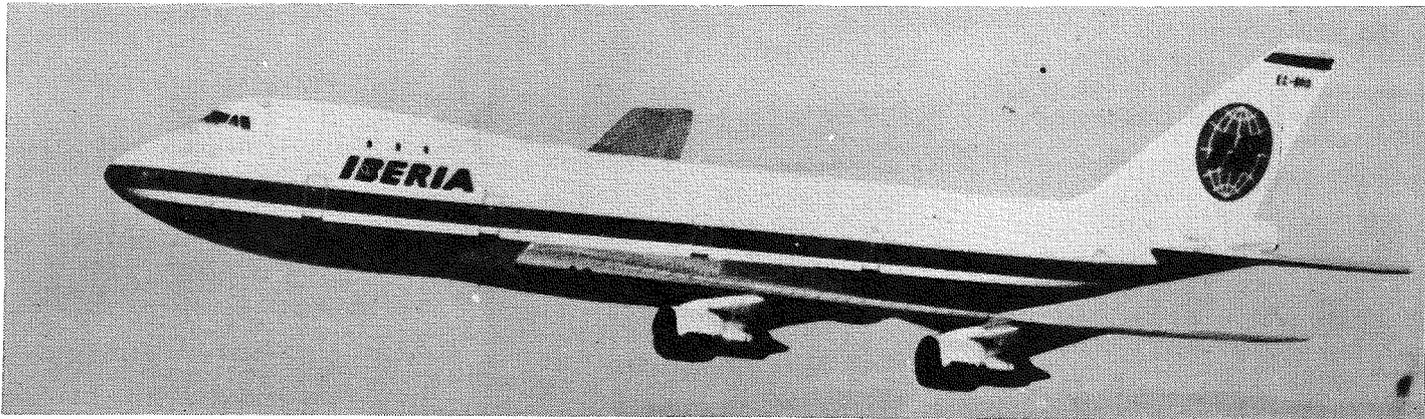
cias con las que mantenemos relaciones comerciales más estrechas. Por lo que se refiere al sector vivienda, más que un menor ritmo en la evolución del nivel medio de los alquileres, relativamente congelados los viejos y muy elevados los nuevos, parece que el índice refleja un proceso creciente de acceso a la propiedad horizontal, en consonancia con los elevados niveles de ahorro-inversión, generados a nivel personal (en 1967, el ahorro correspondiente a los ingresos familiares representó un 21,6 %).

La desventajosa situación del grupo vestido y calzado parece ser debida a que la elasticidad de la demanda, con respecto a la renta, es superior a la unidad para este tipo de bienes, y nuestra renta ha crecido durante el período a un ritmo más elevado que la media nacional. Al mismo tiempo, las compras estacionales realizadas por los turistas han contribuido a elevar la demanda (en 1967, los extranjeros y residentes en otras provincias adquirieron alrededor del 50 % del calzado y más del 36 % del vestido). Para satisfacer la demanda creciente y estacional de estos bienes se ha ido creando un equipamiento comercial excesivo, de carácter minifundista, siendo el mercado poco transparente y no observándose una competencia adecuada por parte de los comercios de gran superficie. Como resultado, el consumidor debe pagar precios superiores a la media nacional y el desequilibrio parece acentuarse.

Los gastos de casa, cuya ponderación en la cesta de la compra se acerca al 10 %, también han experimentado una evolución progresiva con respecto a la media nacional, circunstancia que puede estar relacionada con la evolución de la renta y la elasticidad de la demanda (superior a la unidad) de diversos bienes de consumo duradero que integran este grupo (mobiliario, electrodomésticos, etc.); cabe señalar que la demanda de bienes de consumo duradero en 1967 fue superior en un 45 % a la media nacional. En el capítulo de electrodomésticos, el crecimiento del consumo ha provocado una oferta excesiva y una aguda competencia, siendo los niveles de precios reales muy atractivos en un mercado dominado por los compradores, lo que parece indicar que los factores comerciales favorables para el consumidor pueden anular, en algunos casos, los desequilibrios derivados de los costes de transporte, aun en los bienes en los que la incidencia de estos últimos se deja sentir claramente. Otros productos incluidos entre los que se caracterizan por el bajo valor unitario, en términos de peso o volumen, y márgenes comerciales reducidos (limpieza y otros) es muy difícil que dejen de repercutir en los costes de transporte.

En cuanto a los gastos diversos (cultura y recreo, aseo, enseñanza, transportes y comunicaciones, sanitarios y otros) —que en conjunto ponderan alrededor del 19 % de la cesta de la compra—, se observa la evolución negativa más acusada con respecto al índice nacional, después del grupo vestido y calzado, resultado que es congruente con la evolución progresiva de la renta provincial y la elevadísima elasticidad de la demanda con respecto a la renta para este tipo de bienes.

Este análisis de la evolución de los precios de los diversos componentes de la cesta de la compra nos ayuda a extraer algunas conclusiones relacionadas con el coste de la insularidad. En primer lugar, debemos advertir que si los costes de transporte no aumentan su presión relativa, la evolución del ritmo de los precios es debida fundamentalmente a la intervención de diversas variables comerciales y que, como ha podido comprobarse, la intervención de factores comerciales positivos puede paliar o contrarrestar los costes de transporte y, por el contrario, la



incidencia de factores comerciales negativos puede agravar aquéllos, al producirse la interacción de ambos efectos.

Es preciso, cuando se da una situación desventajosa en materia de precios con respecto a otras provincias, desligar la incidencia negativa de los costes de transporte (notablemente incrementados por la insularidad) de la influencia de los factores comerciales (más dependientes de otras características mercadológicas entre las que se incluyen el coste y las dificultades de transporte).

Ambos grupos de factores no pueden tratarse en abstracto. Dependen de las características concretas de cada mercado insular o del área comercial de pertenencia, en un período de tiempo determinado. En este sentido, el estudio del coste de la insularidad se debe verificar analizando la evolución dinámica del mismo a través del tiempo, para cada una de las islas del Archipiélago. De esta forma, podría observarse la influencia positiva o negativa de las variables significativas que se conjugan permanentemente con la puramente geográfica, derivada de la insularidad y de la situación geográfica de cada territorio insular, lo que permitiría establecer una política económica coherente para modificar, en sentido favorable, las variables de carácter positivo y tratar de disminuir la ponderación de las variables de incidencia negativa. Lo único que realmente no modificaremos, ni a corto, ni a medio, ni a largo plazo, con o sin intervención de la Administración, será nuestro carácter insular ni nuestra situación geográfica.

Sin embargo, tampoco puede olvidarse la interacción de los costes de insularidad de unas islas sobre otras que, de hecho, se da en el caso de los transportes en cadena y de determinados abastecimientos; como ejemplo de este tipo de relación, que normalmente resulta desfavorable para las Islas Menores, cabe apuntar el caso extremo de una mercancía que, procedente de la Península, se dirige a Mallorca y, posteriormente, se reexporta a Ibiza y Formentera. Asimismo, en un momento determinado, conviene comparar los costes de insularidad por islas, teniendo en cuenta que, en cada una de ellas, junto al indicado carácter geográfico que les resulta común, intervienen otros factores que deben ponderarse. En este sentido, la isla mayor, más poblada y de mercado más extenso, Mallorca, tiene más posibilidades que Menorca e Ibiza y, especialmente, Formentera, para reducir los costes unitarios de transporte, para racionalizar el proceso distributivo y, en definitiva, para contrarrestar los factores económicos negativos derivados de la insularidad.

#### *El proceso distributivo por Islas*

Después de encuadrar los datos comerciales

**EL CENTRALISMO NO ES PATRIMONIO EXCLUSIVO DE LA ADMINISTRACION.**

**LA SITUACION GEOGRAFICA CONSTITUYE UN OBSTACULO PARA EL DESARROLLO DE UNA AUTENTICA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES.**

**LAS TRANSACCIONES COMERCIALES ENTRE ISLAS ENCARECE EL PROCESO DISTRIBUTIVO.**

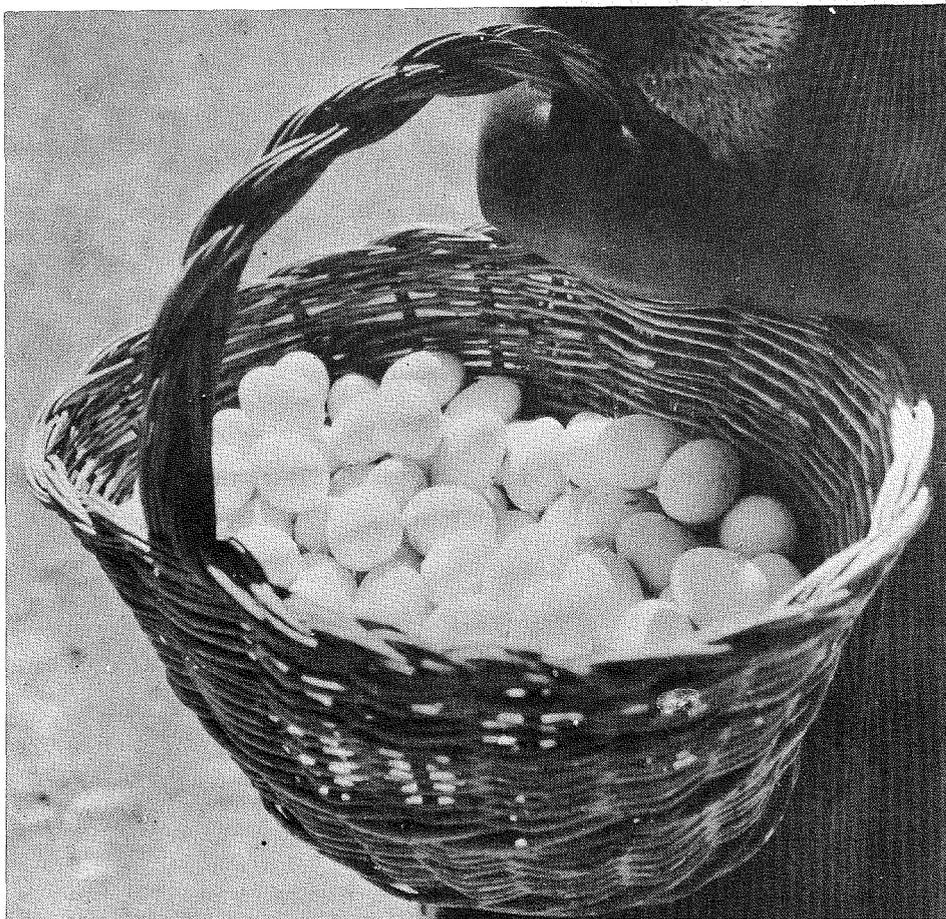
**LA INSULARIDAD DIFICULTA EL APROVISIONAMIENTO DE PRODUCTOS PERECEDEROS.**

**POCAS DIVISIONES ADMINISTRATIVAS TENDRAN UNOS LIMITES TAN CLARAMENTE DEFINIDOS COMO LAS ISLAS.**

más relevantes y de explicar someramente las causas de la evolución relativa del coste de la vida en Palma de Mallorca, no en la Provincia, desde 1968, en relación con la media nacional, estamos en condiciones de establecer algunas diferencias fundamentales en el proceso distributivo a nivel insular.

Mallorca es la isla menos dependiente del exterior (índice de kilogramos de mercancías entrados por habitante); la que presenta una producción más equilibrada; la mejor dotada de infraestructuras; la de mercado más extenso (83,7 %); la que contiene mayor porcentaje de población (82,4 %). Por otra parte, en la isla se asienta la capital, con una población que supone alrededor del 40 % del total provincial. Esta suma de características mercadológicas convierten a Mallorca en una isla privilegiada en el conjunto del archipiélago balear. Sus posibilidades de vencer las incidencias negativas de carácter económico, derivadas de la insularidad, son notablemente superiores a las de las otras islas e incluso se benefician de este privilegio las poblaciones ubicadas en las zonas más deprimidas de la isla mayor. De hecho, como ha podido comprobarse, los costes de transporte de mercancías procedentes del exterior son más bajos que en el resto del archipiélago y el proceso de racionalización y modernización de las estructuras comerciales ha sido más





acentuado que en Menorca e Ibiza e incluso con respecto al resto del país, aunque el equipamiento comercial de esta isla debería seguir su proceso de racionalización y adaptación a una demanda creciente y en constante evolución cualitativa.

En el comercio alimenticio de Mallorca se observa la multiplicación de autoservicios y supermercados, la labor de las cadenas voluntarias ha resultado decisiva para la modernización y pervivencia del comercio tradicional; además, cabe apuntar la acción decisiva, sobre el mercado, de los detallistas de la alimentación con múltiples puntos de venta (sucursales); no faltan las centrales lecheras ni los mataderos generales frigoríficos; el matadero municipal de Palma, pese a sus deficiencias, está mejor dotado que los correspondientes a otros municipios de la Provincia; la red de los MERCASA tampoco está ausente de la isla, después de la creación de MERCA-PALMA; los mercados de barrio en Palma y los municipales de otras poblaciones importantes de la isla están, generalmente, bien dimensionados y constituyen centros de contratación adecuados; los organismos administrativos directamente relacionados con el comercio interior tienen su sede en Mallorca y por ello la regulación de este mercado insular presenta menos dificultades; en las zonas rurales e intermedias —donde el autoconsumo es muy elevado— se celebran ferias y mercados semanales (inexistentes en las otras islas) que constituyen un sólido apoyo de la oferta del comercio establecido. Sin embargo, este cuadro, quizás demasiado optimista como contraste frente a situaciones menos halagüeñas de antaño, presenta algunos puntos negros, tales como la ausencia de un auténtico mercado mayorista de nivel insular; las insuficiencias y rupturas en la red de frío; la falta de transparencia en la formación de los precios; la dimensión excesivamente re-

ducida de los mayoristas de productos perecederos; la escasez de volumen de almacenaje como elemento regulador de la oferta, etc.

En las otras islas, los factores positivos relacionados con la distribución de productos alimenticios no presentan un cuadro tan favorable debido en gran parte a la menor dimensión de sus mercados, mientras que los factores negativos son todavía más acusados.

La situación de Ibiza parece más favorable que la de Menorca, pues el rápido crecimiento de la cuota de su mercado, favorecido por la evolución del turismo, ha provocado un incremento de la oferta y originado, recientemente, un proceso de racionalización de las estructuras comerciales, actuando como acicate para la instalación de supermercados y para el establecimiento de cadenas voluntarias, que hasta fechas recientes rechazaban su prolongación desde Mallorca o desde la Península hacia las otras islas; ha tenido lugar la aparición de nuevas formas de comercio (*cash and carry*), la ampliación de la red de frío (Ibiza y San Antonio); recientemente se han realizado algunos proyectos fundamentales para el desenvolvimiento del comercio insular de productos alimenticios, tales como el de construcción de un nuevo mercado municipal en la capital de la isla y el de un matadero de dimensión adecuada en el citado municipio. Un porcentaje notable de la población se asienta en núcleos rurales, eminentemente agrarios, donde el nivel de autoconsumo es muy elevado y las necesidades de adquisición de determinados productos alimenticios son muy reducidas.

En Menorca, el comercio de productos alimenticios debe vencer más dificultades que en Ibiza. En primer lugar, la agricultura de la Isla presenta un menor grado de diversificación, y, por lo tanto, es más dependiente del exterior en sus aprovisionamientos. Un porcentaje notable de la población activa está encuadrada en el

sector secundario y predomina la población urbana sobre la rural, siendo el nivel de autoconsumo mucho más bajo que en Ibiza. Además, la isla de Menorca presenta una forma alargada y, en sus extremos, se asientan las dos poblaciones más importantes; esta circunstancia histórico-geográfica ha provocado la escisión mercadológica de la isla en dos áreas comerciales, con reducidas cuotas de mercado, siendo la de Ciudadela la de menor dimensión territorial del país y la antepenúltima en cuanto a cuota de mercado. Este conjunto de factores negativos, unidos al menor dinamismo de la demanda a causa de la menor ponderación y crecimiento del turismo, han dificultado el proceso de modernización de las estructuras comerciales, que se encuentra más avanzado en Ibiza, y los elevados precios pagados por el consumidor han reafirmado un movimiento cooperativo de gran raigambre en la isla que, si bien puede tener efectos positivos para el consumidor, dificulta notablemente la racionalización de la distribución de productos alimenticios mediante la modernización y reforma del equipamiento comercial.

En la distribución de bienes de consumo no alimenticios, también se observan agudas diferencias por Islas. La dimensión y dinamismo del mercado de Mallorca permite la consolidación de un proceso de racionalización del equipamiento comercial no alimenticio más acentuado que en las otras Islas. Junto al progresivo crecimiento de la superficie media por establecimiento comercial, puede observarse una creciente especialización de los mismos; en los proyectos de expansión de las principales cadenas de grandes almacenes españoles, la Capital de la Isla figura como un objetivo a cubrir en un futuro muy próximo, habiendo sido precedidos por una firma extranjera del mismo género. Por otra parte, el equipamiento comercial del resto de la Isla, complementario del de Palma, presenta un menor grado de especialización, si bien se adapta a las necesidades de la demanda; además, en el abastecimiento de las zonas rurales e intermedias se dejan sentir los beneficiosos efectos derivados de la extensión del mercado insular en su conjunto, lo que, a su vez, provoca un creciente interés por parte de las principales empresas industriales españolas en colocar sus productos en este mercado insular (ya vimos que la capacidad de compra de bienes de consumo per capita en Baleares era la más elevada a nivel provincial), lo que frecuentemente no ocurre con respecto a las otras Islas del Archipiélago.

En Menorca e Ibiza, el margen de maniobra en orden a la racionalización de las estructuras comerciales de los establecimientos no alimenticios es menor que en Mallorca, debido a la reducida extensión de sus respectivos mercados, si bien consideramos que pueden lograrse grandes avances, a corto y medio plazo, en el proceso de modernización y adaptación de sus respectivos equipamientos comerciales no alimenticios.

La distribución de materias primas, de bienes intermedios y de inversión, presenta una problemática similar a la de los bienes de consumo no alimenticios, observándose que en Menorca e Ibiza, a los superiores costes de transporte de este tipo de bienes debe añadirse que la distribución de los mismos se realiza a través de almacenistas o mayoristas con volúmenes de venta, por lo general, reducidísimos, lo que, a su vez, provoca un nuevo encarecimiento, como consecuencia de la incidencia conjunta de unos costes de transporte y de unos márgenes comerciales más elevados que en Mallorca.

Este conjunto de consideraciones nos ayudan

a comprender que el coste de insularidad no puede separarse de otros atributos que varían a través del tiempo, entre los que cabe destacar las infraestructuras, el volumen de la población insular y su distribución espacial, la cuota de mercado, la estacionalidad de la demanda, la iniciativa de los empresarios, las reacciones de los consumidores, las actividades económicas predominantes, la diversificación agrícola y su relación con la demanda interior, las formas de producción y distribución, etc. El hombre, en su relación con el medio natural insular, puede influir en algunas variables a corto, medio o largo plazo; en algunos casos, su influencia es nula; por último, con frecuencia, es conveniente e incluso preciso el concurso de la Administración (verbigracia: dotación de infraestructuras); la confluencia de esfuerzos, públicos y privados, permite acortar los plazos necesarios para la solución de multitud de problemas (racionalización de las estructuras comerciales, política de abastecimientos, etc.).

En las diferentes Islas se da un proceso de interacción entre los efectos del transporte y los distributivos que, en síntesis, puede explicarse de la siguiente forma. El crecimiento y la superior dimensión de los aprovisionamientos (caso de Mallorca) posibilita la disminución unitaria de los costes de transporte, la racionalización del comercio y la disminución de los precios. Si el volumen de aprovisionamiento es menor (caso de Menorca, Ibiza y Formentera), aumentan los costes de transporte que, siendo más elevados que en el caso anterior, no pueden absorberse tan fácilmente a través del proceso distributivo, más difícil de racionalizar, agregándose generalmente ambos efectos negativos que inciden, conjuntamente, sobre los precios al consumidor.

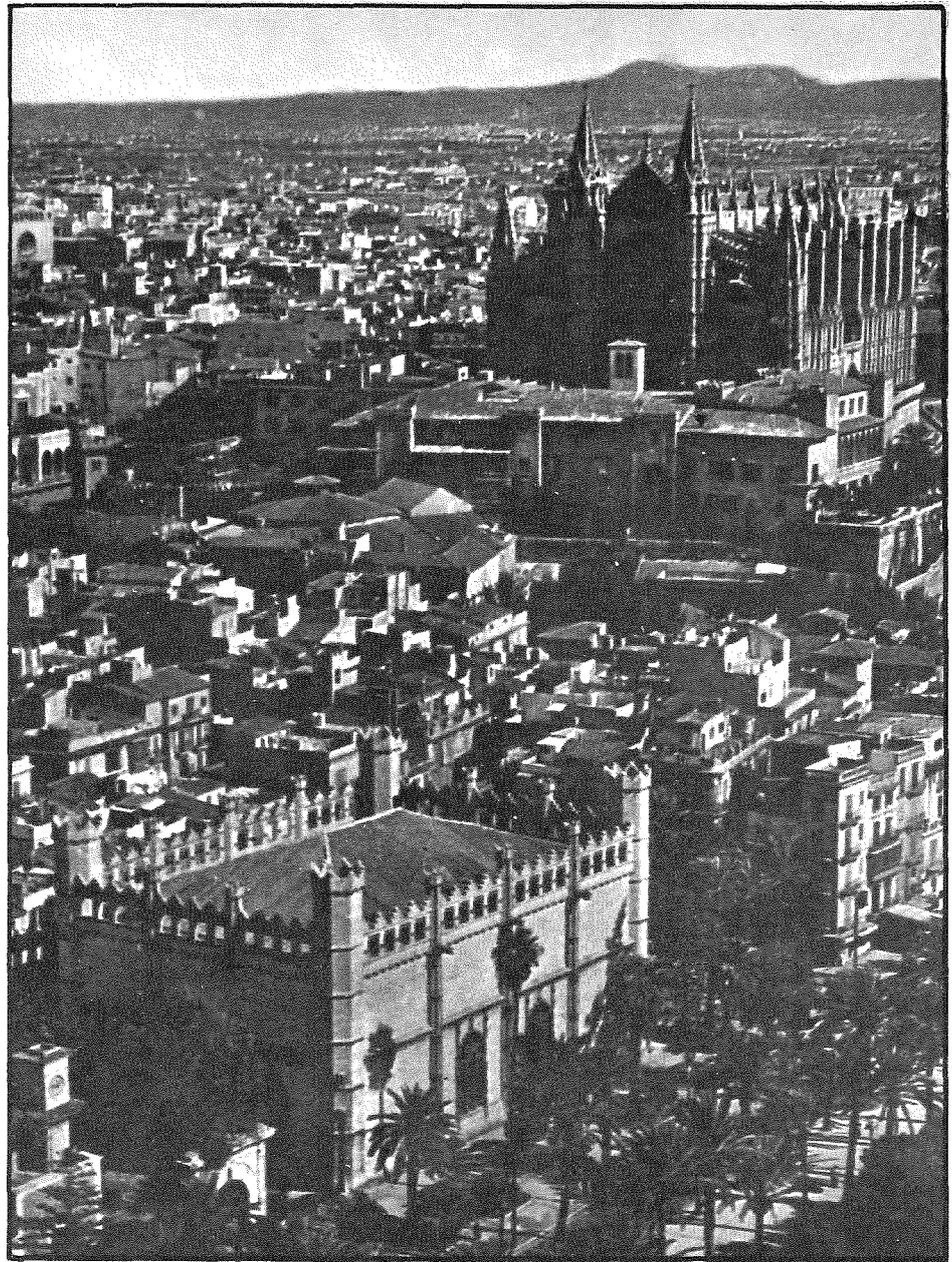
*Obstáculos derivados de nuestro carácter insular que dificultan el abastecimiento y la distribución de diversos productos.*

En primer lugar, consideramos que cada una de las Islas mayores constituye un territorio económico; observamos que las relaciones económicas de carácter interinsular son muy reducidas y que las transacciones comerciales entre Islas, generalmente, contribuyen a encarecer el proceso distributivo.

Las necesidades de cada mercado insular se reflejan en el volumen y composición de las entradas de mercancías, mientras que las salidas constituyen una respuesta positiva frente al medio exterior y representan la realización de una posibilidad de especialización productiva.

Cada Isla debe considerarse como un territorio económico. Su corazón late a distinto ritmo; los movimientos de sístole y diástole pueden asimilarse a las entradas y salidas. Debido a la insuficiencia de la producción interior, las relaciones económicas con la Península y con el extranjero resultan indispensables; la posición relativa de cada Isla respecto a la Costa Peninsular condiciona el origen y destino de los flujos comerciales de los diversos territorios insulares. Así, por ejemplo, las relaciones de Levante con Ibiza y las de Menorca con Cataluña son muy íntimas; en cambio, las de Mallorca presentan una mayor dispersión. Los flujos interinsulares, a pesar de su escaso volumen, son más importantes, en términos relativos, para las Islas menores y están íntimamente relacionados con la respectiva situación entre las mismas; por ello, son más frecuentes las relaciones entre Mallorca e Ibiza que entre Mallorca y Menorca y los intercambios comerciales entre Menorca e Ibiza son prácticamente nulos.

En los bienes alimenticios perecederos, al problema del transporte se suma el de almacenamiento, que tiene los límites de la duración del



artículo y de la necesidad de fluidez frente a la demanda del mercado. La insularidad dificulta especialmente el aprovisionamiento de productos perecederos. Los mercados insulares tienen el carácter de mercados finales; es decir, que si se produce un excedente en el aprovisionamiento de productos perecederos, significa la pérdida total del sobrante, por darse una relativa rigidez de la demanda respecto a los precios; o sea, que una disminución de precios no comporta la distribución de cantidades mucho más elevadas. Los excedentes, en los territorios insulares, no tienen más alternativa que el envilecimiento de los precios o la pérdida del sobrante. Esta característica de mercado final, correspondiente a los insulares, resalta la importancia fundamental de los inventarios de producción agraria, pecuaria y pesquera de cada Isla como complemento de la oferta exterior. Al propio tiempo, las características de los productos perecederos inducen a los abastecedores a extremar su prudencia; prefieren una situación de ligera escasez a otra excedentaria. De todas maneras, las dificultades de regulación de la oferta, favorecidas por la insularidad, especial-

mente en las Islas menores, provocan grandes fluctuaciones en los precios, superiores a los de otros territorios continentales, y al amparo de las mismas perviven muchos intermediarios y pequeños mayoristas que dificultan la racionalización del proceso distributivo de productos perecederos.

Las compras de bienes perecederos generalmente se realizan en los mercados de origen, sin encontrarse los abastecedores, por lo general, físicamente presentes en la selección y verificación de la compra, dándose una múltiple comercialización previa a escala mayorista, con sus correspondientes gastos de transporte, riesgos y deméritos en los sucesivos trasiegos y situaciones de almacenaje. Además, los acopios de más cotidiana reposición se suelen realizar en otros mercados que, por ser de destino, ya practicaron, a su vez, las compras en los mayoristas de origen y, generalmente, han de hacerlo por vía de comunicación remota, sin encontrarse oportuna y físicamente presentes en la selección y verificación de la compra.

No sabemos si MERCA-PALMA será capaz de romper un círculo vicioso (cosa que la evolución



creciente de la demanda durante los últimos años no ha podido realizar) y de encauzar la oferta agrícola de Mallorca, así como de promover la normalización y tipificación de los productos agrarios de la Isla que demanda su propio mercado y de encauzar la intervención de los productores y su mayor participación en el proceso de distribución, tan beneficiosa para el propio productor como para el mismo consumidor, debido al amplio margen que existe entre los precios percibidos por el agricultor y los que normalmente debe pagar el consumidor.

Si la dimensión de los mercados de las otras Islas no aconsejase la ampliación de la red de MERCASA a Menorca e Ibiza, deberían estudiarse y apoyarse financieramente, por parte de la Administración, las soluciones prácticas que permitiesen disminuir la incidencia negativa de la insularidad en los abastecimientos de productos perecederos de Menorca, Ibiza y Formentera, puesto que la falta de un comercio in-

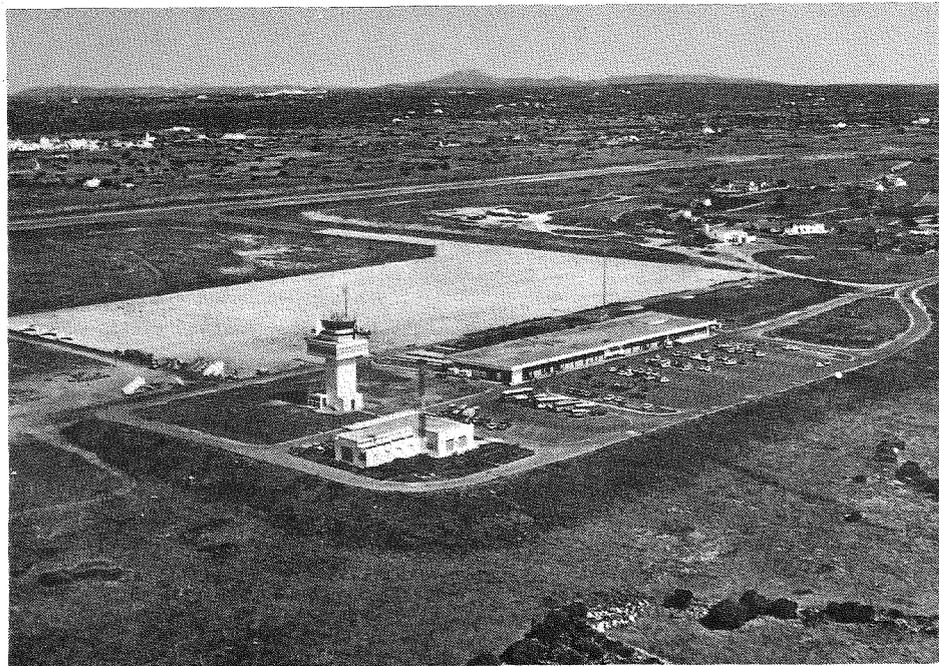
tenso y regular entre Mallorca y las otras Islas encarece notablemente el transporte de los posibles envíos que se pueden realizar desde el mercado mayorista de Palma (en 1968, el volumen de entradas de productos perecederos en Mallorca, procedentes de las otras Islas, representó el 1,1 %, mientras que las salidas de tales productos desde Mallorca hacia las otras Islas alcanzaron, tan sólo, un 2,1 % de las mismas).

En el próximo apartado demostraremos que los graves desequilibrios en los abastecimientos de productos perecederos tienen su expresión en unos niveles relativos de precios bastante más elevados en las Islas de Menorca e Ibiza que en la de Mallorca.

Los productos alimenticios no perecederos y los demás bienes de consumo, duradero y no duradero, pueden tratarse con un metro común a efectos de analizar el coste de insularidad. El coste de transporte, tan ligado a la insularidad, incide especialmente en las mercancías con es-

caso valor por unidad de peso o volumen. Está comprobado que una mayor dimensión y vivacidad de los mercados correspondientes a cada familia de productos y a cada Isla, contribuye a disminuir la incidencia negativa de los costes de transporte y a racionalizar la distribución. Las grandes empresas industriales y comerciales, de carácter nacional, proveedoras de productos manufacturados, alimenticios y no alimenticios, tratan de introducirse con preferencia en los mercados más extensos y dinámicos, rechazando los de escasa potencia de consumo. La actitud de tales empresas significa que, en el primer caso, cuando el mercado es suficientemente extenso, se suele producir una situación de competencia que facilita la racionalización de las estructuras comerciales; el mercado, con frecuencia, es dominado por los compradores, ejerciéndose una presión favorable sobre los precios. Por el contrario, en el segundo caso, cuando los mercados presentan dimensiones reducidas, el desinterés de tales empresas de carácter nacional por los mismos, dificulta la competencia y el mercado suele ser dominado por la oferta, dificultándose todo proceso espontáneo de racionalización de las estructuras comerciales. El mercado de Mallorca, y especialmente el de Palma, pertenece al primer tipo, mientras que los de Menorca, Ibiza y Formentera participan en mayor grado de las características del segundo.

En cuanto a bienes intermedios y de producción, tiene lugar un fenómeno parecido, ocurriendo lo propio con las materias primas. Sin embargo, vale la pena consignar, por su importancia, que en el aprovisionamiento de materiales para una industria de tanta significación como la de la construcción, se presentan superiores dificultades de transporte, que se reflejan en los costes, en las Islas de Menorca, Ibiza y Formentera; además, la menor dimensión de sus mayoristas contribuye a elevar los márgenes comerciales, pero, sobre todo, la mayor dependencia del exterior se deriva de la reducida dimensión de sus mercados que no permiten el establecimiento de determinadas industrias que requieren una dimensión mínima, dándose el caso de algún producto que, debido al coste de transporte, dobla su precio de origen (un ejemplo claro de este tipo puede ser la fábrica de cemento de Lloseta, cuya instalación en Mallorca representó una ventaja comparativa muy importante con respecto a las otras Islas).



#### *Análisis de los niveles de precios de diversos productos alimenticios, especialmente de productos perecederos*

Dada la elevada ponderación de los productos alimenticios en la cesta de la compra (49,4 %), con gran esfuerzo se ha obtenido una distribución de las relaciones entre los precios pagados por el consumidor de Palma y los consumidores de los mercados peninsulares más próximos e importantes (ciudades de Barcelona y Valencia), durante los meses de marzo y agosto de 1973 para un total de 52 artículos incluidos en la cesta de la compra (frutas y verduras, pescados frescos y congelados, carnes frescas y congeladas, huevos y otros productos alimenticios). Por otra parte, también se calculó la relación entre los precios pagados por los consumidores de las ciudades de Ibiza y Mahón con respecto a Palma, correspondientes a los mismos productos y a idénticos períodos de tiempo.

Nos hubiese gustado realizar este mismo trabajo en relación con los otros componentes de la cesta de la compra, con las materias primas, bienes intermedios y de producción. Sin embargo, el esfuerzo que esta labor hubiera requerido, ha obligado a desistir del empeño.

De todas formas, la elevada ponderación de los productos alimenticios en la cesta de la compra nos ayuda a valorar, en gran medida, la influencia económica (traducida en el nivel de precios pagados por el consumidor) de los costes económicos de insularidad sobre la población. Consideramos que esta cuantificación es fundamental porque el incremento de estos costes supone una reducción muy notable de la capacidad adquisitiva de la población asalariada, especialmente si tenemos en cuenta que, a pesar de la favorable situación de la renta personal en Baleares, en 1967 las rentas netas de los asalariados se encontraban por debajo del conjunto nacional, aunque la renta media por persona fuese superior a la misma media na-

cional en un 28 %. Esta aparente contradicción era, y creemos que sigue siendo, debida al elevado nivel de la población activa y a la altísima participación de las rentas mixtas (trabajadores autónomos, pequeños empresarios y profesiones liberales) en los ingresos y renta familiar disponible de Baleares.

Tomando como base la distribución relativa de precios de diversos productos alimenticios de Palma, con respecto a Barcelona y Valencia, y de Mahón e Ibiza con respecto a Palma, hemos obtenido la siguiente distribución de medias simples de precios relativos, mediante la cual podemos comparar los niveles de precios de Barcelona, Valencia, Palma, Mahón e Ibiza.

#### DISTRIBUCIÓN DE MEDIAS SIMPLES DE PRECIOS RELATIVOS

MARZO 1973		AGOSTO 1973	
Palma/Barcelona	Palma/Valencia	Palma/Barcelona	Palma/Valencia
117,54	126,28	105,22	107,42

MARZO 1973		AGOSTO 1973	
Mahón/Palma	Ibiza/Palma	Mahón/Palma	Ibiza/Palma
113,27	118,92	122,89	118,03

En primer lugar, observamos que en el mes de marzo los niveles de precios de Ibiza fueron los más elevados, siguiendo a continuación Mahón y ocupando Palma una posición intermedia, mientras que los precios de Barcelona y Valencia eran bastante más bajos que los de las capitales insulares.

En agosto se acentúa la desventaja relativa de los precios de Mahón (los más elevados); el nivel relativo de los de Ibiza con respecto a Palma es semejante al que tuvo lugar en marzo y los precios de Valencia y Barcelona siguen siendo los más bajos, si bien las diferencias con respecto a Palma y a las otras Islas no son tan acentuadas como en marzo.

Como conclusión, podemos afirmar rotundamente que el nivel de precios de tales productos es más bajo en Valencia y Barcelona, que Palma ocupa un lugar intermedio, y que la posición de Menorca e Ibiza es claramente desventajosa respecto a la capital de la provincia.

#### COSTES POLÍTICOS DE LA INSULARIDAD

La organización político-administrativa española contemporánea, siguiendo en esencia el modelo francés consecuencia de la Revolución de 1789, se basa en dos principios fundamentales: el «centralismo» y la «uniformidad».

Hemos de convenir que fue precisamente en las Islas donde más se tuvo que forzar la realidad para encajarlas dentro de una «Uniformidad», desde luego, no concebida para ellas y someterlas a un «Centralismo» tan poco apropiado a su distante situación periférica.

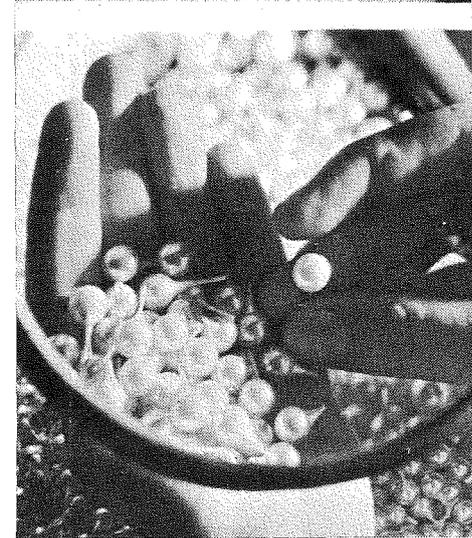
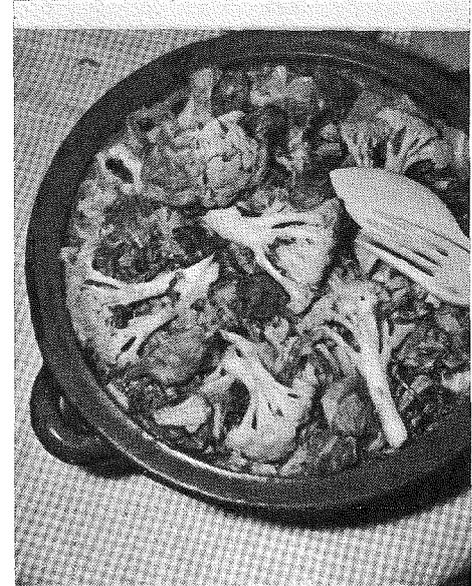
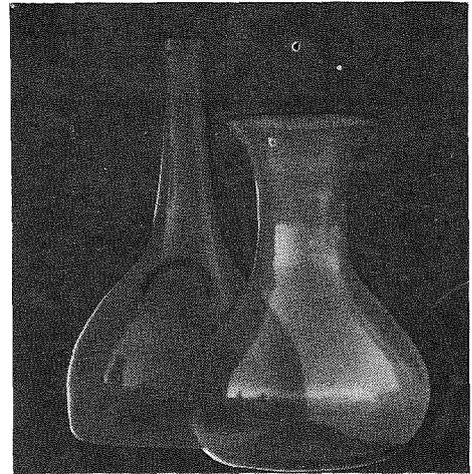
España se dividió en provincias, en virtud de la división territorial llevada a cabo por el Real Decreto de 30 de noviembre de 1833, obra personal de Javier de Burgos. Se ha escrito que, al dividir D. Javier de Burgos a España en 49 provincias, creó 47 —las continentales—, y se encontró con dos ya hechas —las insulares— (hasta 1927 no se dividió Canarias en dos), ya que pocas divisiones administrativas podrán hallar unos límites tan claramente definidos como lo están los de los Archipiélagos Balear y Canario, con quienes se hacía coincidir la División Provincial. No tenían, por lo general, las restantes provincias españolas un perfil tan definido, ni un acervo histórico tan peculiar como el que, a lo largo de los siglos, habían adquirido las islas Baleares y las Canarias.

Surgieron las Diputaciones en virtud de la

disposición de la Constitución política de la Monarquía Española, promulgada en Cádiz en 1802. Esta institución se impuso en Baleares debido al enorme y definitivo predominio de Mallorca (su superficie es superior al doble de las restantes Islas agrupadas y su población más del triple). En cambio, en Canarias constituyó la manzana de la discordia por no aceptar ninguna de las dos Islas principales que la otra ejerciera la hegemonía; esta cuestión se solucionó con la creación de los Cabildos insulares con su Mancomunidad aneja, lo que constituyó la quebra del principio de uniformidad, el reconocimiento de la realidad Isla en nuestra legislación y una plausible experiencia que fructificó en evidente éxito.

La situación que dio origen a la división del Archipiélago Canario en dos Provincias se comprende, debido al equilibrio económico y demográfico de dos Islas Mayores (en 1970, la población de la Isla de Gran Canaria se situaba en 519.606 habitantes, mientras que la de Tenerife alcanzó 500.383). Pero, el reconocimiento de la realidad insular, mediante la constitución de los Cabildos, creemos que pudo ser debida, en gran parte, a la abrumadora relación de dependencia económica de las restantes Islas de cada Provincia respecto a las de Gran Canaria y Tenerife, sede de las dos Capitales Provinciales. La constitución de los Cabildos significó, para las Islas Menores, un poder compensador frente a la indicada situación, con respecto a las Islas Mayores, puesto que las poblaciones de estas últimas, respecto a las de sus Provincias, representaron, en el año 1970, un 84,7 % para la isla de Tenerife y un 89,7 % para la de Gran Canaria, siendo sus poblaciones provinciales de 590.358 y 579.710 habitantes, respectivamente.

Cada Provincia comprende dos áreas comerciales. En la de Santa Cruz de Tenerife, las de Santa Cruz de la Palma, cuyo territorio coin-



**LA ADMINISTRACION PARECE QUE NO TOMA VERDADERA CONCIENCIA DE LOS PROBLEMAS MAS QUE A PARTIR DEL MOMENTO EN QUE LOS ESTRANGULAMIENTOS ECONOMICOS PRESENTAN UN CARACTER GRAVE.**

**LA INCLUSION DE BALEARES ENTRE LAS PROVINCIAS MAS DESARROLLADAS ECONOMICAMENTE, NOS PERJUDICA.**

cide con el de la isla de la Palma, y la de Santa Cruz de Tenerife, que engloba las islas de Tenerife, Gomera y Hierro. En la Provincia de Las Palmas se distinguen las áreas comerciales de Arrecife de Lanzarote, coincidiendo sus límites con los de la isla de Lanzarote, y la de Las Palmas, que abarca la isla de Fuerteventura, además de la Gran Canaria.

El grado de desarrollo de Baleares es más acusado que el de las dos Provincias Canarias, y en nuestro Archipiélago, en contraposición con lo que sucede en Canarias, no puede hablarse de Islas deprimidas. Si nos guiamos por la cuota de mercado per capita, vemos que en todas las áreas comerciales Canarias resulta inferior a la media nacional, mientras que en las Baleares siempre se supera dicha media, ocurriendo lo propio en lo que se refiere a los ingresos per capita que, en 1971, fueron de 94.300 pesetas en Baleares (6.º lugar nacional), de 58.729 en Las Palmas (25.ª posición) y de 53.568 en la provincia de Santa Cruz de Tenerife (33.º lugar), siendo el ingreso per capita nacional, para el año indicado, de 70.761 pesetas.

Por otra parte, aunque entre las islas Canarias figuran la de Lanzarote y la de La Palma, cuyas poblaciones (41.912 y 65.291 habitantes) no se alejan notablemente —en ambos sentidos— de las correspondientes a Menorca e Ibiza, la dependencia económica de las Islas Menores del Archipiélago Canario con respecto a las Mayores, Gran Canaria y Tenerife, es mucho más acusada que entre las Islas Menores de Baleares y Mallorca, debido especialmente al notable alejamiento de Canarias con respecto a la Península.

En Baleares, dada su posición con respecto a la Costa Peninsular, de hecho, los intercambios comerciales se suelen realizar directamente y de una manera preferente entre Menorca y Cataluña y entre Ibiza y Levante, mientras que, en Canarias, dado su alejamiento con respecto a la Península y otros centros de aprovisionamiento, no es tan aconsejable este tipo de relaciones directas entre las Islas Menores y el territorio peninsular o cualquier otro centro de aprovisionamiento. Desde un punto de vista económico, las Islas Menores de Baleares son prácticamente independientes de Mallorca, mientras que en las Islas Menores de Canarias ocurre todo lo contrario. Por ello, el Cabildo constituye un mecanismo político de defensa, un auténtico poder compensador frente a un predominio absoluto de las Islas Mayores del Archipiélago Canario en el aspecto económico y demográfico.

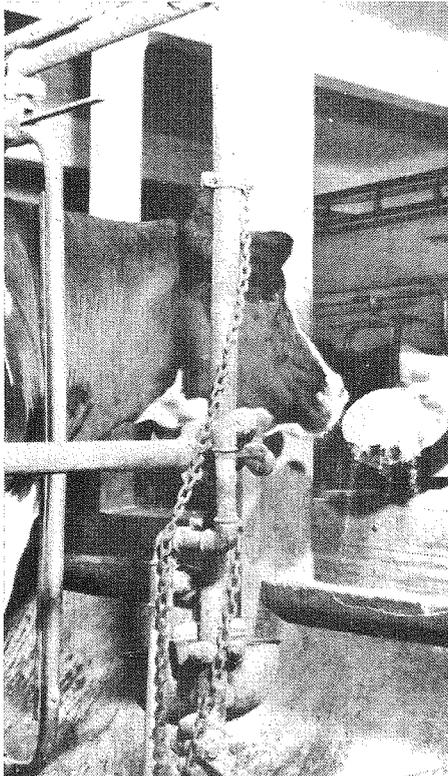
En cambio, en Baleares, se invierten los términos y, frente a una independencia económica de hecho entre las Islas de Menorca, Ibiza y Formentera con respecto a Mallorca, se da una mayor dependencia política.

Baleares presenta, con respecto a Canarias, diferencias en su desarrollo económico, en su situación geográfica, en la distribución de sus poblaciones y en el esquema de sus producciones por Islas, que pueden aconsejar una administración interinsular diferente de la canaria. Sin embargo, creemos que también es absolutamente preciso encontrar una solución administrativa satisfactoria para que la realidad insular sea plenamente reconocida y potenciada en el Archipiélago Balear, puesto que una parte considerable de la problemática política, económica y social se presenta en un contexto y con una proyección estrictamente insular.

Antes de analizar los costes políticos de insularidad en Baleares, queremos señalar que, así como los costes de transporte recaen en mayor grado sobre las Islas Menores, también ocurre lo propio con los políticos, a causa, sobre todo, del predominio demográfico y territorial de Ma-

llorca. Por otra parte, a medida que aumenta el desarrollo de Menorca e Ibiza, la diferenciación de sus problemas político-administrativos se hace más patente y se agudiza el sentimiento de frustración que entre sus poblaciones provoca el inadecuado tratamiento jurídico-administrativo de su propia realidad insular, más soportable para Mallorca.

Tengamos en cuenta que si la Renta Provincial de 1971 (Fuente: *La Renta Nacional de España y su Distribución Provincial*, Banco de Bil-



bao, 1971) se distribuye de acuerdo con la participación correspondiente a las diversas cuotas de mercado (*Anuario del Mercado Español de 1973*), a las Islas de Menorca e Ibiza les corresponde un 16,28 % del citado ingreso provincial (8.663 millones de pesetas), resultando una cifra que se puede comparar con los ingresos correspondientes a las provincias de Teruel (9.394 millones de pesetas), Avila (9.361 millones), Guadalajara (9.340 millones) y Soria (7.016 millones), contando cada una de las citadas Provincias con las correspondientes Delegaciones Provinciales de los distintos Departamentos.

Si la jerarquía de nuestras Islas Menores se establece en función de otros indicadores económico-sociales, tales como su aportación a la Balanza de Pagos española o en relación a su favorable intervención en la ocupación de mano

de obra de otras provincias, su posición relativa mejoraría sensiblemente.

Pretendemos demostrar que cada Isla constituye una auténtica unidad de vida y que requiere un tratamiento políticamente diferenciado. Su separación geográfica no sólo dificulta las relaciones interinsulares de carácter económico y los intercambios de mercancías, sino que, al impedir los desplazamientos cotidianos de las respectivas poblaciones tan frecuentes en otras Provincias, el ámbito laboral de Baleares está formado por una serie de compartimentos estancos insulares; asimismo, y por igual razón, el ámbito de residencia habitual es de carácter insular. En cambio, en el seno de cada Isla, a nivel personal, con frecuencia no coinciden en el mismo municipio las relaciones de producción y el asentamiento habitual por razones de convivencia familiar y social. El ámbito global de los factores de producción —tierra y trabajo— coincide con el territorio insular.

La ordenación del suelo limita siempre con el mar. Las principales ciudades de cada Isla, de acuerdo con su importancia, son el espacio ideal para la prestación de una serie de servicios cuya esfera de influencia no se circunscribe exclusivamente al propio término municipal, pero que normalmente no trasciende más allá de los límites insulares, excepto en el caso de Palma, donde se asientan una serie de servicios de carácter provincial, especialmente los relacionados con determinados niveles de asistencia sanitaria y enseñanza. Las zonas en las que se asientan los núcleos intermedios y rurales, en cada Isla, cumplen una función de equilibrio, como zonas de expansión de los mismos y de las mayores aglomeraciones urbanas de cada Isla, y como zonas residenciales y de esparcimiento o actividad industrial de sus respectivos habitantes.

Es decir, la Isla, además de ser una unidad geográfica, un territorio, también constituye una unidad económica y sociológica y, como tal, parece que nuestra Provincia, de carácter insular, requiere un tratamiento jurídico y una solución administrativa adecuada a sus circunstancias concretas.

En realidad, la creación de los Delegados Insulares del Gobierno (contemplados en los artículos 42 y siguientes del Estatuto de Gobernadores Civiles de 10 de octubre de 1958) constituyó un intento de creación de una institución que respondiese a la realidad insular, pero tal institución, al despojar de su función de Delegados del Gobierno a los Alcaldes de las Capitales de las Islas Menores, de derecho y de hecho, acentuó el centralismo en tales Islas, aumentando la intervención estatal en la vida local sin lograr agilizar los trámites burocráticos.

En Baleares, como en todo el territorio español, conviven diferentes Administraciones Públicas: la Administración del Estado, a través de sus Delegaciones Provinciales ubicadas en Palma, la Administración Provincial, también con sede en la Capital, y, por último, las Administraciones locales de carácter municipal.

En la Administración Periférica (Delegaciones y Servicios de los diversos Departamentos), puede distinguirse entre los Departamentos que se apoyan sobre el territorio (Vivienda, Agricultura, etc.) y los que tienen un carácter eminentemente funcional (Comercio). Los del primer tipo están más obligados que los del segundo a una presencia física en las Islas Menores, pero, en ambos casos, se impone la consideración de las Islas como protagonistas individuales de su desarrollo y, por lo tanto, resulta absolutamente imprescindible una mayor colaboración con las Administraciones Locales.

Al constituir las Islas verdaderas unidades sociológicas, la separación entre ambos tipos de departamentos y servicios presenta un ca-

**LOS COSTES DE INSULARIDAD Y LOS COSTES DEL DESARROLLO SON SUFRIDOS POR TODA LA POBLACION BALEAR, PUES LA REMUNERACION MEDIA POR ASALARIO ES INFERIOR A LA NACIONAL.**

rácter menos marcado que en otras Provincias Peninsulares. Por ejemplo, las necesidades de formación profesional e incluso las de enseñanza, a niveles medios e inferiores, deben analizarse, programarse y ejecutarse a escala insular; otra forma de enfocar los problemas constituye una auténtica abstracción, en especial para las Islas Menores, y una observación tan elemental resulta difícil de comprender desde el Centro.

Es preciso lograr que el proceso de descentralización descienda hasta el nivel insular. Si la coordinación, sobre el territorio, entre los diversos Departamentos, a través de sus delegaciones provinciales, no se realiza adecuadamente a escala insular, fácilmente pueden producirse interferencias que no se dan en otras Provincias pues la Isla constituye un microcosmos en el que se producen interrelaciones, a veces insospechadas, entre diversas variables econó-

micas. Por ejemplo, se conoce la decisiva influencia de las despensas insulares en la formación de los precios de los productos perecederos, en cada Isla. ¿Quién puede prever que una política destinada a reforzar las despensas de una isla determinada pueda colisionar con la elección del emplazamiento de un aeropuerto o de un polígono industrial?

Por otra parte, las posibilidades de dilución de determinados errores administrativos son menores en las Islas que en la Península; por ejemplo, los puertos de carácter insular constituyen prácticamente la única puerta de entrada y salida de mercancías de cada Isla; una insuficiente dotación de infraestructuras y medios portuarios afecta a todo el territorio insular, mientras que, en los peninsulares, puede compensarse tal tipo de deficiencia con el empleo alternativo de otros medios de transporte e, in-

**EL FOMENTO DE LA AGRICULTURA INSULAR SERIA UN VALIOSO COMPLEMENTO DE LA POLITICA DE ABASTECIMIENTOS.**

**EL COSTE DE LA INSULARIDAD ES EL MAS INTANGIBLE, EL QUE MENOS SE PRESTA A SER MEDIDO Y PROBABLEMENTE EL DE MAS DIFICIL MODIFICACION A CORTO PLAZO.**



cluso, repercutirse parte del coste derivado de estas deficiencias sobre otras áreas más extensas que la puramente provincial.

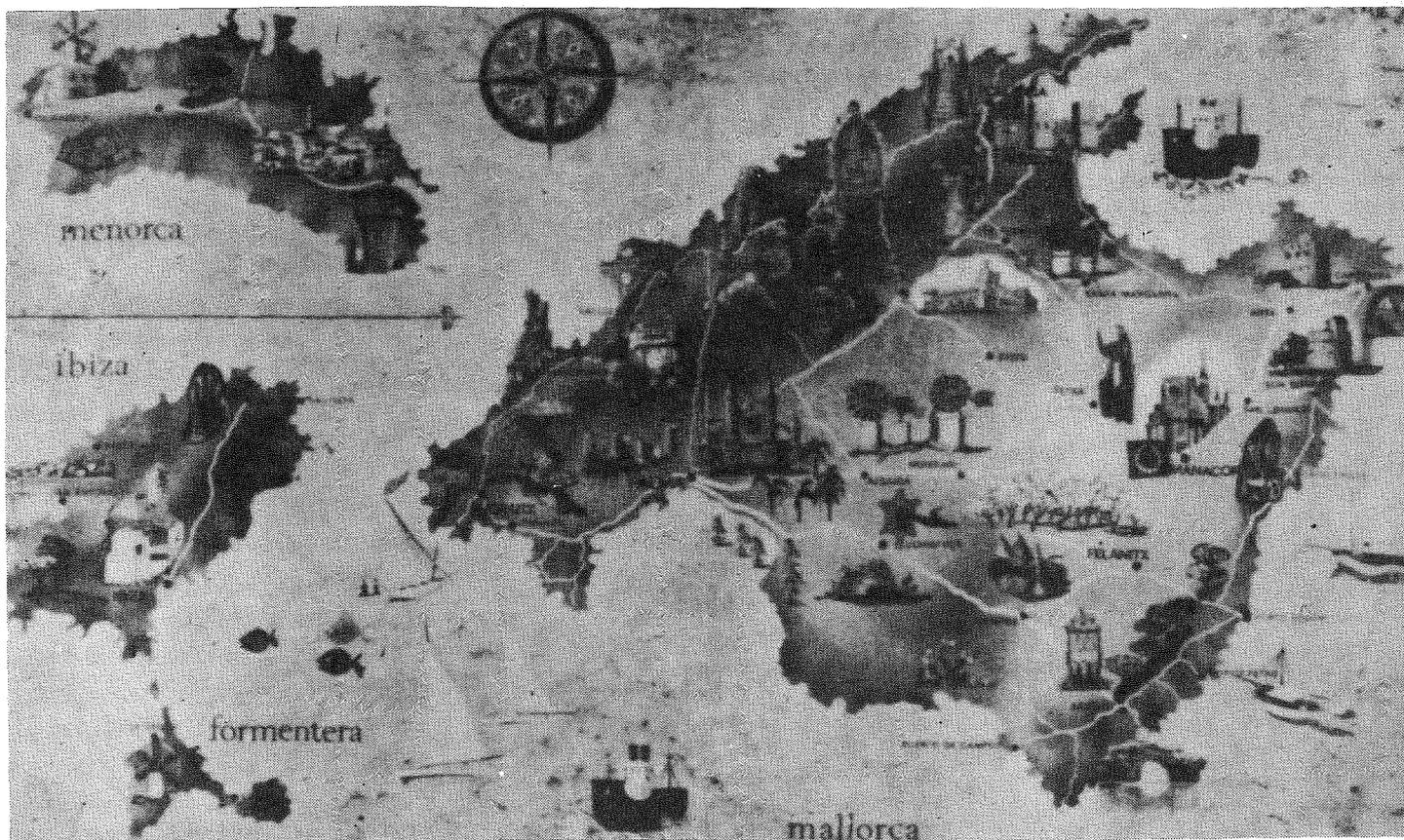
Por el contrario, la solución de un problema relacionado con el territorio, en determinada Isla, prácticamente no incide en las demás; por ejemplo, la solución del déficit de vivienda en Mallorca no afecta a Menorca e Ibiza, por lo que la solución de los problemas relacionados con las infraestructuras, con el hábitat, con la localización industrial, con los transportes y, en general, los problemas relacionados con el territorio y el hábitat (incluida la formación profesional, la enseñanza primaria y media, la asistencia sanitaria a determinados niveles, etc.) deben resolverse, como máximo, a nivel insular.

En cambio, parece lógico que la enseñanza superior y la asistencia sanitaria, a partir de determinados niveles, se concentren en la Capital de la Provincia y se analicen con una visión provincial. Además, el paso de la Diputación puede ser relevante en el desarrollo regional, colaborando decisivamente, junto con la Administración del Estado, en la administración del territorio y participando en la elaboración de planes provinciales y nacionales.

La Administración Local es la que mantiene contacto más estrecho con la población ubicada en su territorio, pero la contraposición de intereses locales entre los municipios de una Isla, especialmente en las Islas Menores, puede provocar contradicciones internas que afecten a la totalidad del territorio insular y a su población. Incluso es posible que estas contradicciones internas de carácter insular sean atribuidas a otras Administraciones por los habitantes de tales islas.

En algunos casos, por ejemplo en los planes de dotación de infraestructura sanitaria en zonas turísticas, es conveniente que la participación de las Corporaciones Locales se realice a través de fórmulas asociativas (mancomunidades insulares de municipios), mientras que, en la Península, el ámbito supraprovincial aparece como la fórmula más adecuada de abordar el problema. La realidad del territorio debe imponerse sobre el esquema de las divisiones administrativas. El III Plan de Desarrollo, para impulsar la descentralización, atribuye a las Corporaciones Locales un extenso papel en el programa de Desarrollo Regional y en la ejecución preferente de las inversiones públicas. «Por medio de delegación de competencias, el Estado deberá confiar, en la medida de lo posible, la realización de sus obras y servicios a los entes territoriales, cuando éstos así lo soliciten y siempre que dispongan de los medios y capacidad gestora suficientes».

En definitiva, la convivencia sobre cada territorio insular de las diferentes Administraciones



aconseja un equilibrio entre las mismas, más necesario, pero de hecho, más frágil e inestable en las Provincias Insulares que en las Continentales, a causa de su diversidad territorial y de su compleja problemática, y que tan sólo puede conseguirse respetando la independencia y potenciando la colaboración entre diversas Administraciones, teniendo siempre en cuenta que el territorio insular debería ser el auténtico protagonista del desarrollo político, económico y social.

El centralismo no es patrimonio exclusivo de la Administración. Muchas empresas de carácter nacional, cuya actividad incide sobre nuestros territorios insulares y condiciona el desarrollo de nuestra economía, con frecuencia son dirigidas desde su sede Central, ubicada en otras Provincias, ignorando los intereses provinciales y locales. (Este fenómeno se da con frecuencia en empresas de transportes y comunicaciones de carácter privado o paraestatales.)

Por otra parte, nuestro carácter insular y nuestra situación geográfica supone un coste de transporte de personas muy elevado, que constituye un obstáculo para el desarrollo de una auténtica igualdad de oportunidades, a nivel personal, en campos tan importantes como la enseñanza superior o la intercomunicación entre los habitantes de la propia Provincia, dificultándose, asimismo, las relaciones entre la Administración y los administrados, tanto a nivel provincial como nacional.

Debido a su carácter eminentemente subjetivo, los costes políticos derivados de la insularidad no pueden medirse. El mayor o menor grado de participación, las limitadas posibilidades de acceso a niveles superiores de enseñanza por parte de los menos dotados económicamente y otros costos políticos de insularidad, no se prestan más que a una formulación cualitativa, aunque su incidencia económica, evidentemente, es muy negativa.

#### OTRAS CONSIDERACIONES

A lo largo de este trabajo se analizan con preferencia los costes derivados de la insularidad en las Islas Baleares. Sin embargo, no creemos que la insularidad en sí encierre un valor absolutamente desfavorable, si bien, junto con otros condicionantes negativos que actúan conjuntamente sobre un mismo territorio insular, puede provocar graves desequilibrios en un período de tiempo determinado.

Nuestro carácter insular posibilita una gama de actividades en las que podemos ser competitivos, dificulta otras e imposibilita las restantes. Cada isla ha recorrido su propio camino y tiene diferentes posibilidades de modificar su andadura económica en el futuro; es evidente que cada opción tiene su coste, por lo que éste debe analizarse a nivel insular y para un período concreto.

Creemos que resultan peligrosas las generalizaciones en torno a la insularidad sin tener en cuenta que, cada Isla, junto con algunos factores negativos, reúne otros de carácter positivo que condicionan su campo de especialización y competitividad; un modelo de desarrollo idóneo para Mallorca puede no serlo para las otras Islas y viceversa.

El factor insularidad es primordial y condicionante, pero, al combinarse en diversa proporción con otros factores (positivos o negativos) que actúan sobre el mismo territorio, los resultados son muy diversos. Entre tales factores, pueden considerarse muy relevantes la cifra absoluta de población, su nivel cultural, la extensión territorial, las posibilidades del sector primario, la especialización de la mano de obra, el clima, la belleza de las costas, playas y el paisaje, etcétera.

Si se combina la característica insular de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, con su volumen de población, es evidente que los resultados que se obtienen para cada una de las Is-

las no concuerdan y que tan sólo en Mallorca, por ejemplo, puede ubicarse una fábrica de cemento con un mínimo de posibilidades de rentabilidad a largo plazo, disminuyendo por este concepto el coste de insularidad de la citada Isla; en cambio, el factor insular común a los diversos territorios de la Provincia, combinado con una mano de obra industrial abundante y experimentada, puede facilitar una reconversión de la industria menorquina y dificultar la industrialización de Ibiza.

Más que el problema de la insularidad en abstracto se trata de analizar los factores negativos derivados de la misma, cuya incidencia será mayor o menor al combinarse con otros factores inherentes a cada territorio insular.

En muchos casos resulta imposible dilucidar la influencia que la insularidad y la posición geográfica de nuestras Islas haya podido tener en el desarrollo de determinadas actividades como, por ejemplo, el turismo. Sin embargo, sabemos que la combinación de nuestro carácter insular junto con otros atributos, correspondientes a cada isla, ha facilitado el desarrollo del turismo masivo en el Archipiélago y que esta evolución ha influido sobre otros factores, creando relaciones de segundo grado, y así sucesivamente. Si admitimos que la insularidad ha influido positivamente sobre el desarrollo del turismo, éste a su vez ha exigido una mayor dotación de infraestructuras y aumentado la dependencia de nuestra economía respecto al exterior, es decir, ha contribuido a incrementar el coste de insularidad; al propio tiempo, ha influido en la elevación del nivel de vida y, con este aumento, también ha provocado el crecimiento de la demanda de bienes y servicios del exterior y aumentado el coste de insularidad; sin embargo, a partir de un nivel determinado, la extensión del mercado y el incremento de la población pueden ayudar a vencer, a través de un proceso de racionalización de la distribución, los costes económicos de insularidad. Este pro-

ceso ha tenido lugar de una forma inequívoca en Mallorca, pero no tan clara en las otras Islas; la interacción entre coste de insularidad y turismo puede hacerse extensiva a otros factores influidos, en mayor o menor grado, por la insularidad.

La acción del hombre, en muchos casos, puede ayudar a vencer aparentes determinismos físicos. Por ello, es preciso evitar que la condición de insularidad, absolutamente irremediable, combinada con otros factores, provoque desequilibrios o estrangulamientos insostenibles a corto, medio o largo plazo.

La acción del hombre, en algunas ocasiones, puede y debe realizarse por la iniciativa privada pero en otras, es imprescindible el concurso de la Administración.

Interesa también señalar la aportación del Archipiélago Balear a la economía nacional para demostrar que la Administración está obligada a otorgarnos un amplio margen de confianza. Sabemos que la economía de nuestra Provincia constituye un factor de equilibrio muy importante, puesto que, debido a su apertura al exterior y a la demanda creciente de bienes y servicios al resto de España, contribuye a incrementar la extensión del mercado nacional. Al propio tiempo, nuestra economía absorbe directamente mano de obra y transvasa una parte considerable de sus ahorros privados a otras Provincias, apuntalando, en gran medida, la Balanza de Pagos española.

Estos resultados, tan espectaculares, se obtienen pese a la persistencia de graves desequilibrios, especialmente por lo que se refiere a la dotación de infraestructuras, transportes y comunicaciones, campos en los que la acción del Estado puede ser decisiva. Se observa que nuestras relaciones con la Administración Central, por lo general, no suelen estar presididas por criterios de racionalidad económica a corto plazo; normalmente, la Administración parece no querer tomar verdadera conciencia de los problemas más que a partir del momento en que los estrangulamientos económicos presentan un

carácter grave; el defase temporal existente entre la toma de conciencia por parte de la Administración Central respecto a la Local, así como entre la Administración Central y las fuerzas vivas y la opinión pública, con frecuencia resulta irritante.

Parece inadmisibles que una Provincia como la nuestra, pese a su aportación a la economía nacional, sufra graves deficiencias de infraestructuras y que, al propio tiempo, los cocientes de inversión pública per capita provincial respecto a la inversión pública per capita nacional, sean tan bajos en Baleares (0,81 en 1968, 0,58 en 1969 y 0,77 en 1970, según cifras publicadas por la Ponencia de Desarrollo Nacional del III Plan de Desarrollo Económico y Social).

Creemos que esta actitud no siempre es debida a una falta de comprensión racional de nuestros problemas por parte de la Administración, ni a la falta de insistencia por parte de las autoridades y políticos de la provincia. Más bien consideramos que es debida a que la inclusión de nuestra provincia entre las más desarrolladas económicamente nos perjudica e impide que se acepten nuestros problemas, como tales, hasta que los síntomas adquieren una virulencia y gravedad tan insostenibles que hacen peligrar el equilibrio económico y social de las economías insulares. Se debería tener en cuenta que los costes de insularidad y los costes del desarrollo son sufridos por toda la población y que, de acuerdo con la Contabilidad Regional de Baleares, la remuneración media por asalariado es inferior a la nacional. Quizás, el argumento de carácter económico más sólido a nuestro favor estriba en el hecho de que nuestra economía constituye un indiscutible apoyo para la economía nacional, por lo que mediante la solución de nuestros problemas se potencia y apuntala la economía de toda España.

#### CONCLUSION FINAL

Como se ha podido comprobar a lo largo de

este trabajo, los costes de insularidad realmente son un hecho y, cuantitativamente, alcanzan cotas muy elevadas. Por ello, se considera que la solución de los mismos mediante subvenciones indiscriminadas es inviable.

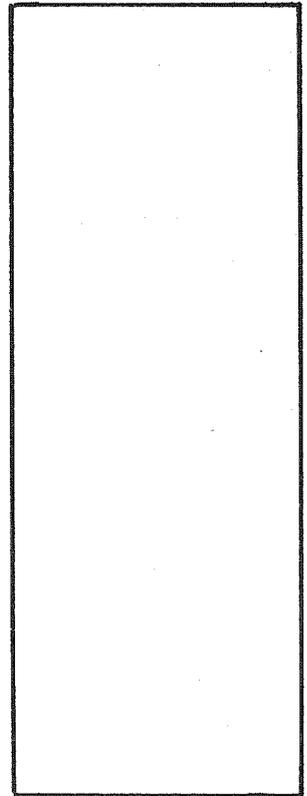
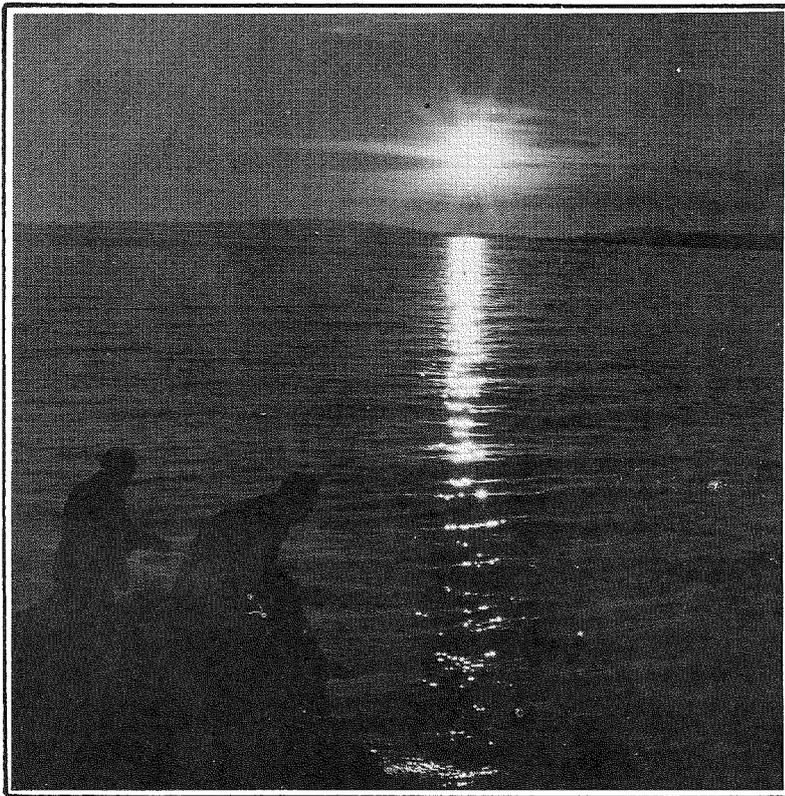
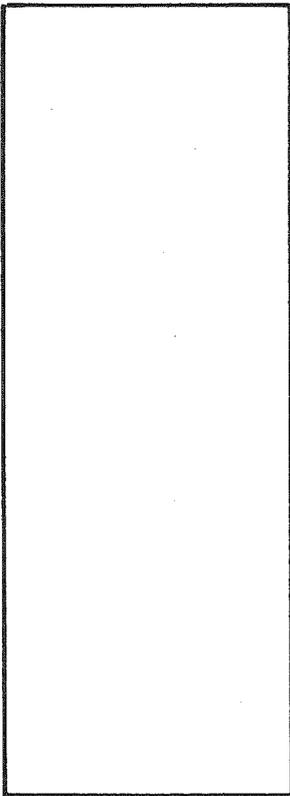
El camino más idóneo consiste en realizar aquellas inversiones públicas y privadas que pueden contribuir a disminuir o atenuar dichos costes.

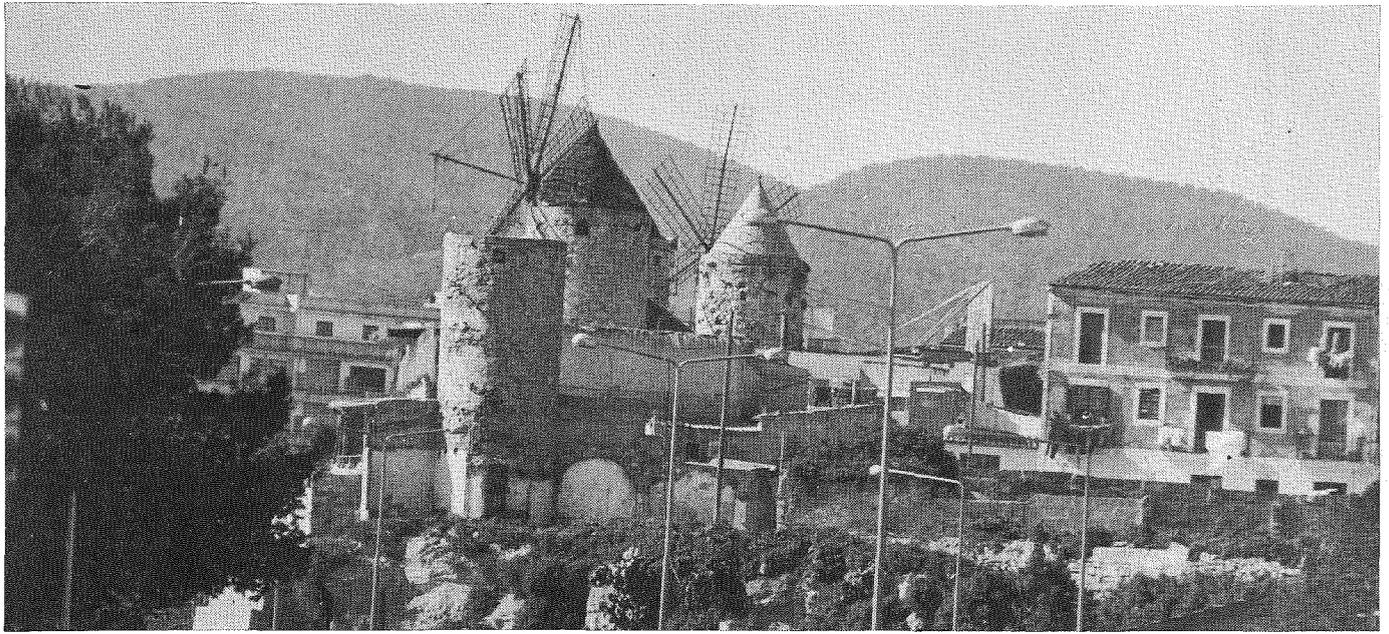
Entre tales inversiones, consideramos que tienen carácter prioritario las relacionadas con el transporte, y muy especialmente con el transporte marítimo, debiendo procurarse que las carencias sean resueltas a nivel insular.

Tampoco puede olvidarse la importancia que el proceso de racionalización de nuestras estructuras comerciales (concentración vertical, horizontal y especialización) y una sana política de abastecimientos pueden tener en orden a disminuir la incidencia del coste de insularidad. Este proceso de racionalización está ligado con la extensión del mercado, por lo que, si de una forma espontánea tiene lugar en Mallorca, debería procurarse una cooperación entre la Administración Central y los Municipios de las otras Islas, con el objeto de resolver satisfactoriamente sus problemas comerciales y de abastecimiento, contribuyendo a la financiación de las oportunas inversiones y ofreciendo la asistencia necesaria.

El fomento de una agricultura de carácter insular, adaptada a las respectivas demandas, sería un valioso complemento de la política de abastecimientos, cuya influencia es decisiva en la formación de los precios de los productos percederos y en el mantenimiento de la capacidad de compra de la población.

El coste político de la insularidad es el más, intangible, el que menos se presta a ser medido, y, probablemente, el de más difícil modificación a corto plazo, debido a la mayor inercia de las estructuras políticas y a que la comprensión racional de nuestros problemas por parte de la Administración no puede sustituirse por la vivencia de los mismos.





## Observaciones sobre los costes económicos de insularidad

por José Gutiérrez



La lectura del informe del Excmo. Ayuntamiento de Palma sobre los costes de insularidad me ha producido una inevitable sensación de relatividad. Trataré de explicarme; me parece que, de acuerdo con dicho informe, los costes económicos de insularidad padecidos por Baleares, si se exceptúa la incidencia de algunos factores muy concretos que son peculiares de las islas, son asimilables a los de cualquier zona periférica del país que, por insuficiencia de vías de comunicación y enlace, se encuentre aislada de otras zonas o regiones con las que esté ligada política y económicamente.

También me ha llamado la atención que los costes económicos derivados de la insularidad sean mayores en proporción inversa al tamaño de cada territorio insular; no obstante, esta observación, desde un punto de vista económico es coherente si se consideran las posibilidades de aprovechamiento de las economías de escala.

Además de demostrar que por la razón indicada y por otras más complejas, el coste de transporte per capita es mayor en las Islas Menores del Archipiélago Balear, se enumeran una serie de factores que contribuyen a demostrar que el desenvolvimiento del proceso distributivo presenta menores dificultades en Mallorca que en las demás Islas.

Es razonable que los ahorros que se contabilicen en la distribución y transporte de mercancías se reflejen en los niveles relativos de precios al consumidor y, de hecho, estos últimos constituyen el mejor indicador del coste económico de insularidad. Conociendo la estructura de los precios relativos de las diferen-

tes Islas podríamos establecer una gradación, entre las mismas, de los respectivos costes de insularidad.

Aunque en el estudio no se contemplan más que los precios de determinados productos alimenticios, excluyéndose los demás bienes de consumo, producción e intermedios, se señala la destacada ponderación de aquellos bienes en la cesta de la compra.

Por ello, creo que vale la pena aprovechar esta información que, aún siendo parcial, conduce a unos resultados que concuerdan plenamente con la hipótesis enunciada anteriormente en el sentido de que los costes económicos de insularidad son inversamente proporcionales al tamaño de los diferentes territorios insulares.

Veamos la distribución de precios relativos de los productos alimenticios perecederos en las capitales de las tres Islas Mayores.

### INDICES SIMPLES DE LOS PRECIOS RELATIVOS DE DIVERSOS PRODUCTOS ALIMENTICIOS

#### Mes de Marzo de 1973

Palma/Barcelona 117,5      Palma/Valencia 126,3

Mahón/Palma 113,2      Ibiza/Palma 118,9

#### Mes de Agosto de 1973

Palma/Barcelona 105,2      Palma/Valencia 107,4

Mahón/Palma 122,9

Ibiza/Palma 118,0

Las indicadas relaciones nos permiten establecer una clasificación por capitales de los niveles de precios de productos indicados:

### INDICES DE PRECIOS EN DIVERSAS CAPITALES (PALMA = 100)

	Marzo 1973	Agosto 1973
Valencia	79,1	93,1
Barcelona	85,1	95,0
Palma	100,0	100,0
Mahón	113,2	122,9
Ibiza	118,9	118,0

Observamos que los precios de Palma fueron bastante más bajos que los de Mahón e Ibiza, tanto en Marzo como en Agosto de 1973 y que los de Valencia y Barcelona fueron, en ambos casos, inferiores a los de Palma. Las diferencias de precios de Palma con respecto a las capitales de las demás islas son considerables en perjuicio de estas últimas, y, como casos extremos, cabe destacar que la población de Ibiza tuvo que pagar por los mismos productos un 50% más que la de Valencia en Marzo de 1973 y los habitantes de Mahón tuvieron que gastar un 32% más que los de la citada capital levantina para adquirir los indicados productos, en Agosto de 1973.

# iluminación arquitectónica

les desea unas  
**FELICES NAVIDADES**  
y un próspero  
**AÑO NUEVO,**  
al mismo tiempo  
que les ofrece  
sus nuevas instalaciones  
en



Polígono LA VICTORIA - Gran Vía Asima - Manzanera XXV - Solar 13-B  
PALMA DE MALLORCA

Teléfono (971) 25 31 60



**UN TEMA DE  
ACTUALIDAD**

# El índice del coste de la vida

por Martín Parellada Sabata de "Jano"

## La actual coyuntura

El índice del coste de la vida, según datos avanzados por el Instituto Nacional de Estadística, ha experimentado un aumento en agosto respecto a diciembre de 1973 del 10,6 por 100. La extraordinaria importancia de este aumento lo ha puesto nuevamente de actualidad.

El contexto de la economía mundial marcha sin vacilaciones hacia unas tasas inflacionistas muy elevadas. El ministro de Hacienda, Sr. Barrera de Irimo, lo confirmó en T.V.E. el pasado 13 de mayo: "...Los índices del coste de la vida empiezan a crecer por encima del 10 por 100 al año, y el mundo ha constatado menor actividad, dificultades de pagos, un paro general, un decrecimiento de la actividad grande y unas perspectivas sombrías..." Así, pues, estamos frente a una crisis mundial que incide, no hay que olvidarlo, en la economía española junto con los problemas estructurales de la misma. Estos son los dos polos por los que discurre la marcha de nuestro país. Sin embargo, y sorprendentemente, la política económica actual no

se ha enfrentado a ellos con una política de estabilización sino que ha adoptado la vía de mantener una tasa de inversión elevada, un índice de paro mínimo y un cierto cambio en materia fiscal. Los precios, por esta causa, han sufrido directamente las consecuencias de esta política, lo que nos puede llevar en este año a una tasa de inflación superior al 15 por 100.

La clásica disyuntiva en las economías occidentales entre inflación y/o paro se ha materializado en la economía española por la opción, sin ambages, de la inflación.

## El índice del coste de la vida

El índice del coste de la vida tiene una larga historia en nuestro país. En una primera etapa fueron apareciendo, sin demasiada perfección técnica, estos índices, con base julio de 1936 = 100. Este período se alargó hasta 1958; en este año, se puso un poco de orden en los métodos de estimación y se cambió la base —año 1958 = 100—. El gran desarrollo del decenio de los sesenta fue causa suficiente para promover y realizar

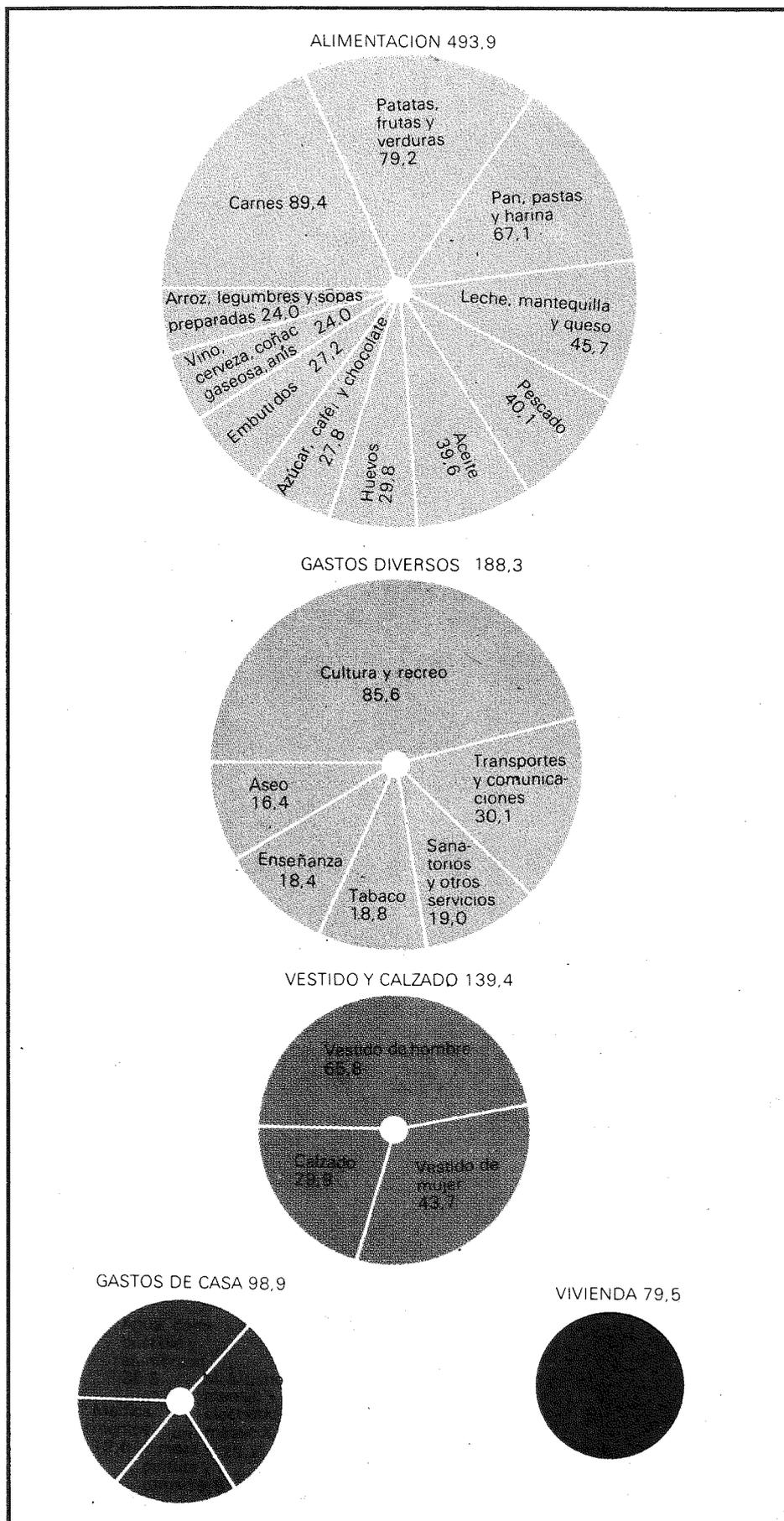
un nuevo cambio de base —año 1968 = 100—, que es el vigente en la actualidad.

El coste de la vida es el gasto realizado por una familia de ingresos modestos, para satisfacer sus necesidades, durante cierto período de tiempo. El análisis de la variación del índice del coste de la vida tendrá que estar, a partir de esta definición, evaluado sobre unos bienes y servicios que se habrán de mantener constantes, pues de lo contrario no es posible la comparación de sus precios en dos momentos diferentes. Por otro lado, dada la imposibilidad práctica de tener en cuenta las variaciones de los precios de todos los bienes y servicios ofrecidos, resulta obligado seleccionar algunos de ellos que tendrán la característica de ser los más representativos, es decir, los que se adquieren más corrientemente por un sector de la población que englobe al mayor número posible de familias, sin que sea muy grande la diferencia entre los bienes y servicios consumidos por ellas. Con el transcurso del tiempo, si se producen cambios importantes en el nivel de consumo, será necesario revisar los bienes y servicios seleccionados y su grado de importancia relativa o, lo que es lo mismo, la base o sistema de índices.

La cesta de la compra la constituirán por lo tanto, los bienes y servicios adquiridos corrientemente por el sector de población escogido como representativo. En nuestro país, la selección de estos artículos se ha realizado a partir de una encuesta de presupuestos familiares efectuada entre 1964 y 1968, donde se reveló que de cada 1.000 pesetas gastadas, 494 se dedicaban a alimentación, 139 a vestidos y calzado, 80 a vivienda, 99 a gastos de casa y 188 a gastos diversos.

Es evidente que de la misma manera que no forman parte de la cesta de la compra todos los bienes y servicios utilizados por las familias, tampoco tienen la misma importancia todos los que se incluyen en ella. Lo que determina la mayor o menor importancia de cada artículo en el conjunto de la cesta es su valor en relación con el total de la cesta, valor, que para los bienes duraderos —vajillas, etc.—, sólo se cuenta por la fracción de su importe en cada mes de su duración o vida. La importancia o ponderación de cada uno de los cinco grupos en que se divide el índice general del coste de la vida y de sus respectivos subgrupos la tenemos expresada en el cuadro número 1.

CUADRO 1 tanto por mil de participación en el presupuesto familiar



**CUADRO 2**  
**Coste de la vida. Conjunto nacional.**  
**(Base 1968 = 100)**

	Media mensual	Porcentaje variación
1969	102,2	
1970	108,0	5,6
1971	116,9	8,2
1972	126,6	8,3
1973	141,1	11,5

Años	Índice general	Variación en porcentaje	
		Mensual (respecto al mes anterior)	Mensual acumulado (respecto a diciembre anterior)
<b>Año 1973</b>			
Enero	132,7	0,76	0,76
Febrero	132,9	0,15	0,91
Marzo	134,0	0,83	1,75
Abril	135,9	1,42	3,19
Mayo	137,9	1,47	4,71
Junio	140,0	1,52	6,30
Julio	141,5	1,07	7,44
Agosto	143,8	1,63	9,19
Septiembre	146,3	1,74	11,08
Octubre	148,6	1,57	12,83
Noviembre	148,8	0,13	12,98
Diciembre	150,4	1,08	14,20
<b>Año 1974</b>			
Enero	151,3	0,60	0,60
Febrero	151,8	0,33	0,93
Marzo	155,1	2,17	3,10
Abril	158,5	2,19	5,29
Mayo	160,5	1,26	6,71
Junio	161,4	0,43	7,24
Julio	163,1	1,18	8,44
Agosto	165,8	1,66	10,2

**El índice del coste de la vida y el índice de precios al por mayor**

El índice del coste de la vida y el índice de precios al por mayor son los indicadores básicos sobre la marcha inflacionista del país. El primero de ellos refleja la variación, el poder adquisitivo de los consumidores.

Sin embargo, es el índice de precios al por mayor el que afecta más directamente a la actividad económica de las empresas en base a que analiza las variaciones de los precios de los productos producidos o consumidos por ellas.

La variación que han sufrido tanto uno como otro en estos últimos años queda reflejada en los cuadros número 2 y 3.

**El índice del coste de la vida, centro de discusión**

El índice del coste de la vida va tomando cada día más importancia, lo que hace que las estimaciones que van

apareciendo estén sometidas a defensas y críticas apasionadas.

Giscard d'Estaing cuando todavía era ministro de Hacienda, en un artículo aparecido el 14 de abril de 1973 en ABC, se sumerge en este apasionamiento consustancial al I.C.V.:...la importancia de este índice, psicológica y tangible a la par, ya que al mismo hacen referencia numerosos convenios laborales, ha dado origen a productos —que se dicen— competidores, tales como el índice de la C.G.T., cuyos autores tienden a olvidar que los mismos datos producen los mismos índices...

En España aparecen muchas estimaciones sobre estos temas, que abarcan desde índices del coste de la vida oficiosos hasta presupuestos mínimos familiares y que son realizados por variadas instituciones; desde oficinas especialmente dedicadas a ello hasta asociaciones de vecinos, pasando por trabajadores de alguna empresa.

Sin embargo, el I.N.E., por los instrumentos de que dispone y por su perfeccionamiento técnico, hace difícil que se

obtengan por otro cauce índices más ajustados a la realidad. Esto no es óbice para que ciertas deficiencias ya expresadas en un artículo de España Económica (núm. 3.690, del 9 al 23 de octubre de 1970) y recogidas posteriormente por Triunfo (núm. 449, 9 de enero de 1971) estén, todavía hoy, siendo motivo de discusión.

Las ponderaciones que se mantienen fijas desde 1968 y que se obtuvieron de una encuesta de presupuestos familiares abierta en 1964, se enfrentan a un consumo cualitativa y cuantitativamente diferente que lleva consigo la necesidad de una nueva encuesta de presupuestos familiares que posibilite la reelaboración de las ponderaciones.

Las publicaciones mensuales del I.N.E. únicamente hacen mención, en lo referente al I.C.V., a su valor. La necesidad de una mayor información en este sentido y la posibilidad de su contrastación empírica se vería facilitada por la publicación de todos los 255 artículos que lo componen, lo cual redundaría en un mayor control público de los artículos que se evalúan, cuya especificación en algunos de ellos es lo suficientemente laxa como para que la fiabilidad de los datos obtenidos estén bajo el criterio de los funcionarios que se encargan de recogerlos. De la misma manera, con esta publicación mensual se podrían controlar también los cambios de calidad introducidos en los artículos.

Otro capítulo de deficiencias lo constituye la valoración de los gastos en vivienda, en donde se incluye únicamente el alquiler, con los gastos anejos. Sería necesario incluir las viviendas en acceso a la propiedad para evitar algunas estimaciones totalmente irreales, como la que hace participar en sólo un 90% del presupuesto familiar los gastos de vivienda en Madrid capital.

Por último, habría que iniciar una planificación de los cambios de base en el índice para que éste pueda seguir la marcha del desarrollo de una sociedad y de un consumo en continua evolución.

De esta manera y con esta línea de actuación de "luz y taquígrafos", se pondría a disposición de todos los españoles unos datos objetivos, fácilmente contrastables con la realidad, lo cual redundaría en una disminución del subjetivismo y apasionamiento con que actúan los defensores y críticos del índice y que mencionábamos al iniciar este último apartado.

**CUADRO 3**  
**Indíces precios al mayor**

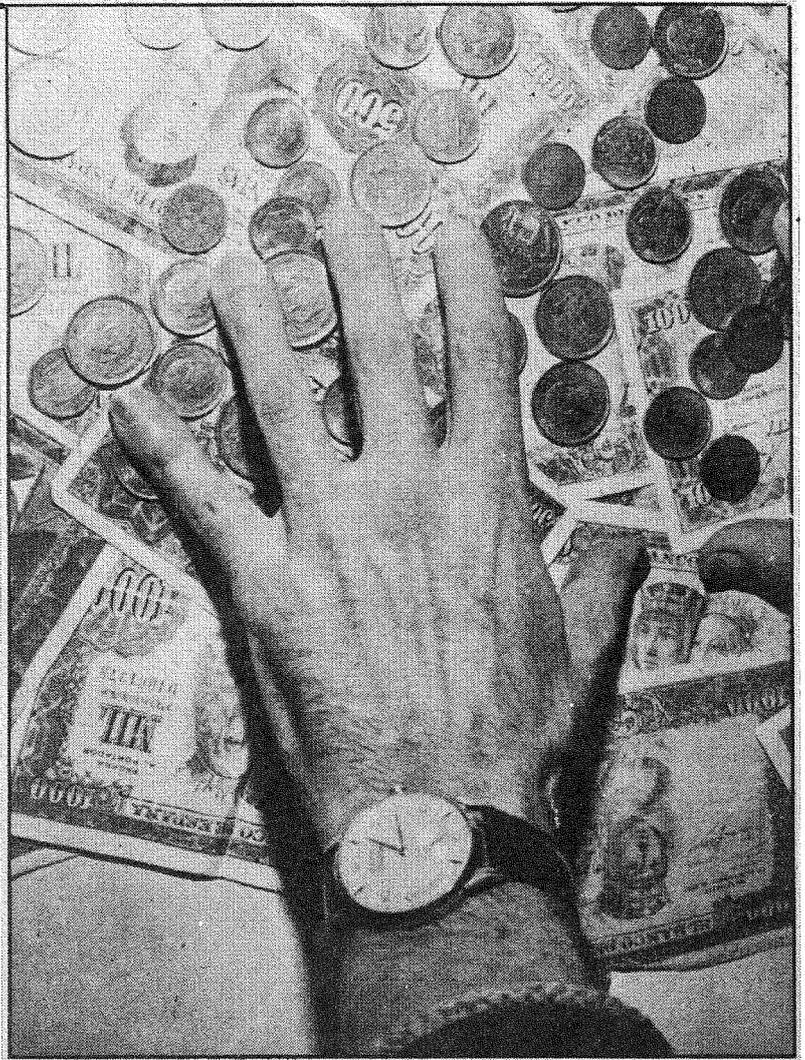
	Media mensual	Porcentaje variación
1968	196,0	2,3
1969	200,9	2,5
1970	204,2	1,6
1971	215,8	5,7
1972	232,1	6,9

**Precios al por mayor**  
**(Base: 1955 = 100)**

Años	Índice general	Variación en porcentaje	
		Mensual (respecto al mes anterior)	Mensual acumulado (respecto a diciembre anterior)
<b>Año 1973</b>			
Enero	238,1	1,06	1,06
Febrero	241,5	1,42	2,50
Marzo	245,5	1,66	4,20
Abril	254,7	3,75	8,11
Mayo	254,7	0,00	8,11
Junio	253,3	-0,55	7,51
Julio	251,9	-0,55	6,92
Agosto	255,1	1,27	8,28
Septiembre	256,3	0,55	8,79
Octubre	259,7	1,33	10,22
Noviembre	267,1	2,85	13,37
Diciembre	274,4	2,73	16,47
<b>Año 1974</b>			
Enero	276,6	0,80	0,80
Febrero	285,0	3,04	3,86
Marzo	293,4	2,95	6,92
Abril	302,4	3,07	10,20
Mayo	302,7	0,76	11,04
Junio	300,0	-1,54	9,33

# La crisis económica internacional y sus repercusiones en España

por Emilio de Figueroa Martínez  
Catedrático de Política-Económica  
de la Universidad Complutense  
de Madrid



Aunque siempre ha sido muy arriesgado hacer profecías en el campo económico y, por tanto, resulta muy difícil saber de antemano lo que va a pasar en un futuro inmediato, podemos predecir que nos hallamos en los comienzos de una grave crisis económica-internacional, aunque no inevitable. Para no pecar de agoreros vamos a proceder a un análisis objetivo de la situación económica internacional y de sus posibles repercusiones en nuestro país.

Después del rápido período de expansión coyuntural de los años 1972 y 1973, las economías occidentales han entrado en una fase de menor ritmo en la actividad económica. Este estancamiento es la consecuencia de las políticas restrictivas adoptadas en la mayoría de los países. Se puede, además, esperar durante los próximos meses una progresión menos rápida del comercio internacional, que ha estado hasta ahora estimulado por la inflación. Se trata, en efecto, de una cura de "desinflación", inevitable después de las facilidades y excesos habidos en

los últimos años. Esta deberá durar bastante tiempo si los Gobiernos desean, verdaderamente, lograr que los precios suban a una tasa más soportable desde el punto de vista económico, social y político.

A esta evolución coyuntural hay que añadir un problema estructural, a saber: el déficit en la balanza de pagos de los países importadores de petróleo. Hasta ahora, las consecuencias de este déficit han podido ser disimuladas o aplazadas por medio de los préstamos exteriores; pero los países deficitarios no podrán seguir eludiendo siempre las exigencias de la realidad económica. Para restaurar el equilibrio en sus balanzas de pagos, habrán de aceptar una progresión menos rápida en su nivel de vida, tendrán que orientar de otro modo la producción y consumo, transfiriendo recursos y manos de obra desde aquellas ramas de actividad más castigadas por el encarecimiento de la energía hacia aquellas otras que respondan mejor a las nuevas condiciones de la demanda nacional e internacional.

Esta adaptación de las economías occidentales habrá de producirse, desgraciadamente, en una coyuntura menos favorable que la que hasta ahora han tenido. Sin embargo, las dificultades a superar y los esfuerzos que han de realizarse varían de uno a otro país en función de sus estructuras económicas, de su tasa de inflación, de su grado de participación en el comercio internacional y de su capacidad de competencia en los mercados exteriores. Para muchos, estas condiciones nos arrastran inexorablemente hacia una recesión económica mundial. Hay que precisar, no obstante, la terminología; conviene no confundir una desaceleración en el ritmo de expansión, con el estancamiento, la recesión y la depresión económicas, dado que cada uno de estos términos corresponde a una situación cuya gravedad va creciendo y cuyas incidencias económicas y sociales son, evidentemente, muy distintas.

Existe en el momento actual una psicosis de crisis, debida no sólo a dificultades económicas reales, sino

también a una sensación muy difundida entre la opinión pública de que los Gobiernos parecen impotentes para superar los peligros. Se evoca a este respecto la crisis económica del año 1929 y la gran depresión subsiguiente.

Aunque no neguemos la importancia de las dificultades actuales, no compartimos, sin embargo, el pesimismo de los que piensan que nos hallamos al borde de una catástrofe. Existen, en efecto, buenas razones para creer que los Gobiernos no repetirán ahora los errores en la política económica del período 1929-1933. Disponen de medios suficientes para sostener la actividad económica, para evitar las quiebras bancarias y para atenuar las consecuencias sociales del paro forzoso. Además, el progreso habido en la cooperación económica internacional durante los últimos veinte años permite evitar acciones desordenadas e incoherentes y poner rápidamente en marcha dispositivos de asistencia a las economías con dificultades. La creciente interdependencia comercial entre los países occidentales lleva a los Gobiernos a descartar soluciones proteccionistas. A pesar de la crisis del sistema monetario internacional, los países con moneda flotante tratan de limitar las variaciones de los tipos de cambio y de evitar las devaluaciones competidoras. Estas diversas razones apoyan la esperanza de que pueda evitarse una profunda crisis económica internacional.

La vuelta a un crecimiento más moderado en el nivel general de precios no podrá lograrse sin que cese la situación de **hiperempleo** que ha predominado en el curso de los últimos años. Hay que reconocer que la inflación lleva a una solución artificial y no duradera del problema del empleo. Existen, sin embargo, problemas de empleo que tienen un origen estructural o que son debidos a una insuficiente preparación de la población activa, los cuales no pueden ser resueltos a través de una política de crecimiento sistemático de la demanda global, sino por medio de políticas específicas. Por otra parte, existen dificultades de empleo que provienen de cambios estructurales resultantes de la crisis de la energía, los cuales deben ser objeto de una política de conversión y de readaptación.

La evolución habida en Europa durante los últimos meses no suscita, ciertamente, el optimismo. La incertidumbre política provocada por el Gobierno británico, las graves dificul-

tades económicas de Italia y los problemas de la economía francesa no favorecen la elaboración y puesta en marcha de una estrategia comunitaria, por parte de la CEE, en el campo económico y financiero.

El impacto del espectacular aumento en el precio del petróleo y las consecuencias de la crisis de la energía para la balanza de pagos y las relaciones monetarias internacionales preocupan profundamente a todos los países importadores de dicho combus-



tible y estimulan a ciertos países europeos a conceder la máxima prioridad a la búsqueda de una estrategia común en el mundo occidental. En dicho contexto (comunitario e internacional), el campo que se abre a una acción europea específica es bastante limitado. Los países de la CEE pueden armonizar más sus políticas económicas y monetarias, tratando de estabilizar las relaciones de cambio entre sus monedas respectivas y de ayudarse mutuamente, cuando sea necesario, en el plano financiero y de mantener y desarrollar el diálogo con los países árabes en función de sus propios intereses.

Se dirá que todo esto carece de espectacularidad; pero es más práctico hacer cosas concretas y útiles que mantenerse de ilusiones. En todo caso, estas acciones concretas pueden servir para mantener la libertad de cambios en el seno de la CEE, lo cual debe constituir, en la situación actual, un objetivo prioritario. Haría falta, además, una situación política más clara.

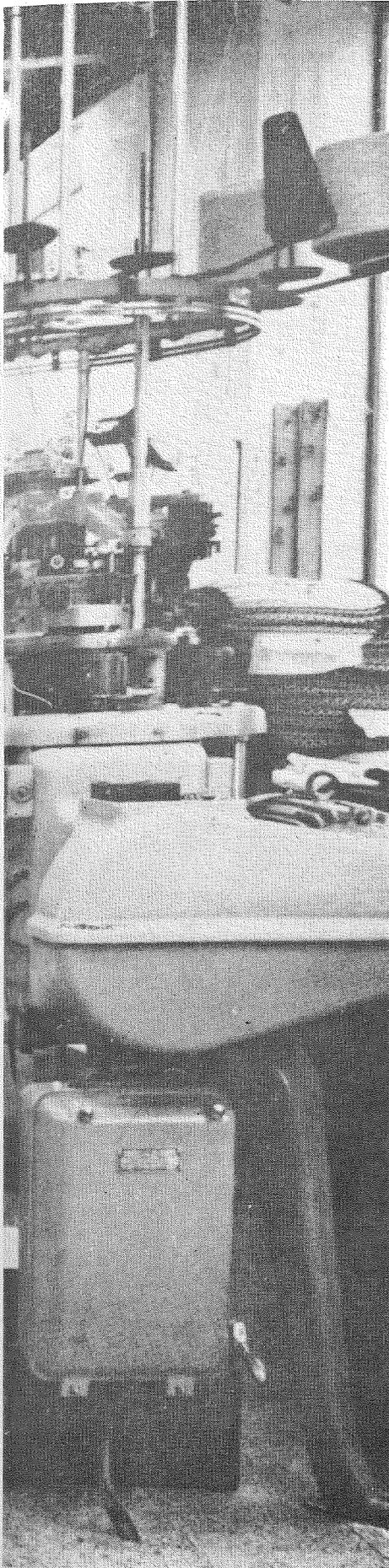
La crisis del petróleo ha perjudicado fundamentalmente a Europa, al Japón y a los países del "Tercer Mundo". Los Estados Unidos depen-

den muy poco del petróleo árabe y, además, poseen la hegemonía en la distribución del "oro negro". Los países socialistas, por su parte, practican una planificación total de las actividades económicas, controlan todos sus cambios con el exterior y realizan entre sí, aproximadamente, los dos tercios de su comercio. Están, por tanto, menos expuestos que las economías occidentales a las fluctuaciones de la coyuntura internacional.

Por eso, los países del Este destacan dramáticamente la gravedad de la situación económica en el mundo occidental, atribuyendo las dificultades porque atraviesa a contradicciones del sistema capitalista. Sin embargo, tengo la impresión de que los responsables de dichos países no desean que tenga lugar una crisis profunda en las economías capitalistas, dado que tienen necesidad de intensificar los intercambios con los países occidentales para poder acelerar su propio desarrollo y recibir créditos de dichos países, con los cuales financiar importaciones esenciales. La diferencia entre los sistemas económicos y políticos no excluye una cierta convergencia de intereses económicos.

En lo que concierne a España, la multiplicación por cuatro del precio del petróleo y su repercusión sobre los precios de las materias primas tenía que afectarnos necesariamente, no tanto de una manera directa (dado que, según la tabla "input-output", el impacto sobre los costes no pasa del tres por ciento), sino a través de la crisis europea y su influencia sobre el turismo, las remesas y el retorno de los emigrantes y el saldo negativo de la balanza comercial, cuyo déficit en los ocho primeros meses del año casi se igualaba ya con el de todo el año anterior. Afortunadamente, la crisis económica internacional nos ha cogido con unas reservas de oro y divisas de 6.382,5 millones de dólares (a finales de septiembre), que nos permiten capear los acontecimientos.

Sin embargo, una subida del índice del coste de vida superior al 15 por ciento resulta francamente intolerable, y nada sería más peligroso, en estos momentos, que atribuirlo a un exceso de demanda y tratar de frenar las alzas de precios originadas en los costes con medidas restrictivas a corto plazo de tipo monetario y fiscal. La verdadera solución está en un desarrollo equilibrado basado en reformas estructurales e institucionales que eleven nuestra productividad.



## LA EMPRESA BALEAR ante la CRISIS DEL PETROLEO

por Daniel Barreiro Doval

Las repercusiones producidas por la elevación en el precio de los crudos petrolíferos en todas las economías de los países industrializados, de corte capitalista, están a la orden del día, y a la vista de todo el mundo, produciendo sus efectos, de manera continuada, sin perspectivas de detenerse, de forma inmediata y así tenemos que, desde Estados Unidos, a Italia, pasando por Inglaterra, Francia, Japón y otros muchos, han ido en mayor o menor grado, acusando los efectos y tomando sus respectivas medidas para combatir el mal principal, producido por la crisis petrolífera, la inflación. En nuestra patria, que nunca vamos en vanguardia, tiene a veces sus ventajas, y en este caso concreto, los efectos verdaderamente reales se han sentido justamente nueve meses más tarde que en los primeros países industriales, ya que fue a partir de septiembre y octubre cuando la situación alcanzó tensiones preocupantes y alarmantes, las cuales no cederán durante los próximos meses, siendo de esperar que también seremos los últimos en lograr conseguir el equilibrio o estabilidad, ya que a nivel nacional la actividad del sector industrial, mantiene la tónica de debilitamiento que la viene caracterizando en los últimos meses y las expectativas empresariales sobre la tendencia de la producción se mantienen estacionarias, en un nivel realmente bajo.

Baleares, no podía estar ausente de la crisis regional española, de acusarla, al incidir sobre ella la recesión turística, como consecuencia de la crisis económica que afectaba a los principales países de Europa, y que actualmente, ya han acusado otros sectores, aparte el turístico, como el de la construcción, el comercio, etc. Para Baleares, el turismo, es el motor de la vida económica, con turismo se reactivará la construcción, el comercio, la industria auxiliar, etc. sin turismo Baleares sufrirá los efectos de la depresión durante largo tiempo y aunque se ha hablado y escrito mucho de la crisis turística en Baleares, creo que no se ha profundizado lo suficiente en el tema, ni que se ha mentalizado bastante, para poder conseguir de los Organismos competentes las ayudas necesarias para una reorganización a fondo del sector y una promoción adecuada del mismo al objeto de que Baleares siga siendo receptora de turistas, en forma progresiva, año tras año, de lo contrario la economía balear, precisará varios años para conseguir el ritmo anterior a la actual situación.

Debemos pensar, que todos los que vivimos y trabajamos en Baleares, directa o indirectamente nos beneficiamos del auge y desarrollo que se consiga en el sector turístico, unos se beneficiarán más, otros menos, pero todos absoluta-

mente todos, trabajemos o no en este sector, dependemos en buena parte del Turismo, desde el hotelero de cinco estrellas hasta el modesto propietario de una pensión, Bar o Restaurante, sin olvidar al taxista, al souvenir e incluso a los profesionales: Abogados, Arquitectos, Aparejadores, Gestores Administrativos, etc. todos estamos supeditados a los vaivenes del turismo, reconocerlo y airearlo publicamente debe ser tarea de todos los que aquí vivimos y aquí trabajamos, que ciertos industriales no necesitan del turismo, cierto, que algunos comerciantes venden sin turismo, cierto, que hay profesionales que no dependen del turismo, cierto, pero no es menos evidente que esos industriales, comerciantes o profesionales no se perjudican, y si se benefician a medida que su potencia, se desarrolla y se recibe el turismo.

Seamos realistas y prácticos, pensemos en las divisas que el sector recupera, pensemos en los puestos de trabajo que el sector absorbe, en el nivel de vida que ello comporta, en la transformación social y económica que ha experimentado Baleares en los últimos diez años.

Creemos que todo lo que se haga en beneficio de este sector será poco, ya que en definitiva, los beneficiarios serán

todos los sectores, una vez que se consiga la normalidad anterior.

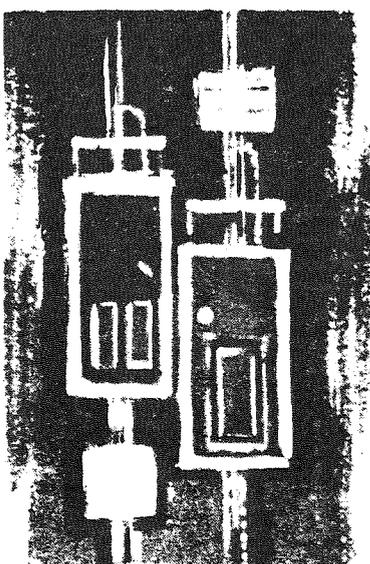
¿Cómo reaccionó el empresario balear ante la actual situación?

Pienso que normal, igual que la mayoría de los empresarios de otras regiones, al dispararse los costos en Materias Primas, Mano de Obra, Seguridad Social, Convenios Colectivos aprobados con efecto retroactivo de varios meses, elevación de los Gastos Generales y del tipo de descuento, de las comisiones bancarias y de los descubiertos, aumentó el número de Efectos Impagados de sus Clientes, las Compras juegan al alza constantemente, cuando no es uno es otro Proveedor el que modifica sus tarifas, las restricciones crediticias no ceden, las Ventas disminuyen, el empresario ve agotada su Tesorería, ello también debido a la falta de las adecuadas Previsiones y Amortizaciones y así surge la eliminación de Horas Extraordinarias, Primas, se presentan expedientes de crisis, Suspensiones de Pagos, aumenta el paro, disminuye el consumo y además de los empresarios sufren las consecuencias las familias que todavía no tenían acceso a la "Sociedad de Consumo".

El empresario balear, debe aportar en la hora actual, más que conocimientos, ideas, innovaciones, no estar mucho tiempo "a ver que pasa", sino actuar,

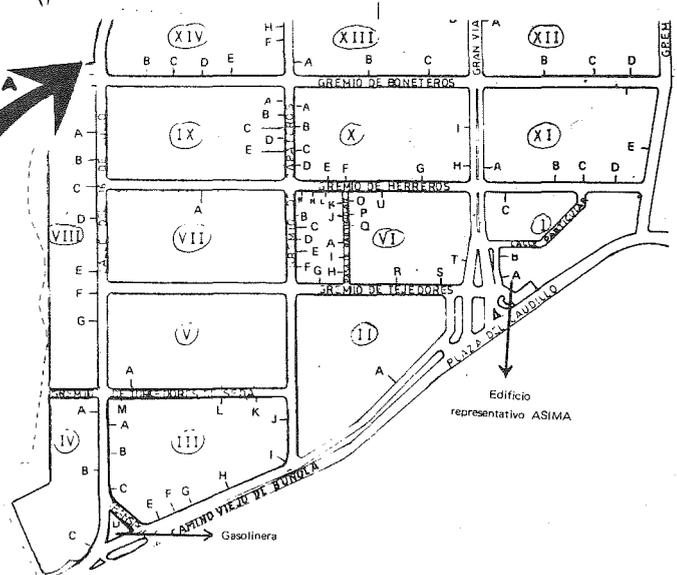
reformular, ponerse en marcha y al día, cada uno en su actividad, ya que en cada sector se irá produciendo la selección y el que se duerma más tarde o más temprano desaparecerá, como decía muy bien hace unas semanas en una entrevista de prensa, mi colega Don Jerónimo Albertí Picornell, "hacen más falta hombres de empresa que hombres de negocios". Y ello es así porque el empresario a la vez que se juega intereses personales y la marcha económica de la empresa, se juega los intereses de cuantas personas pertenecen a la misma y en definitiva también los intereses de la Sociedad a la que deben prestar un servicio, el hombre de negocios por el contrario al dedicarse más a la especulación múltiple, sin encuadramiento concreto, en una actividad determinada, no vincula como el empresario, sus intereses, al personal, ni a la Sociedad, en que está inmerso.

Y por último, me permito copiar de Miguel Alenyar "En Baleares, más que en otras partes, la dificultad de la hora presente hace necesaria la creación de las condiciones externas que hagan posible, faciliten y estimulen las capacidades colectivas (que colectiva es la tarea) el paréntesis es también suyo, para inventar, en su doble sentido de hallar y recrear, nuestro inmediato futuro económico".



Ascensores Jufeba

**FELIX DAÑOBEITIA**  
Montaje y Conservación  
COLABORADOR DE GIESA



Map labels include: GREMIO DE BONETEROS, GREMIO DE HERREROS, GREMIO DE TELEFONEROS, GRAN VIA, CALLE DE SAN VICENTE, CALLE DE SAN JUAN, CALLE DE SAN PEDRO, CALLE DE SAN SEBASTIAN, CALLE DE SAN NICOLAS, CALLE DE SAN ANTONIO, CALLE DE SAN JOSE, CALLE DE SAN CARLOS, CALLE DE SAN FELIX, CALLE DE SAN MARTIN, CALLE DE SAN JERONIMO, CALLE DE SAN PABLO, CALLE DE SAN DOMINGO, CALLE DE SAN LUIS, CALLE DE SAN ISIDORO, CALLE DE SAN VICENTE, CALLE DE SAN JUAN, CALLE DE SAN PEDRO, CALLE DE SAN SEBASTIAN, CALLE DE SAN NICOLAS, CALLE DE SAN ANTONIO, CALLE DE SAN JOSE, CALLE DE SAN CARLOS, CALLE DE SAN FELIX, CALLE DE SAN MARTIN, CALLE DE SAN JERONIMO, CALLE DE SAN PABLO, CALLE DE SAN DOMINGO, CALLE DE SAN LUIS, CALLE DE SAN ISIDORO.

Edificio representativo ASIMA

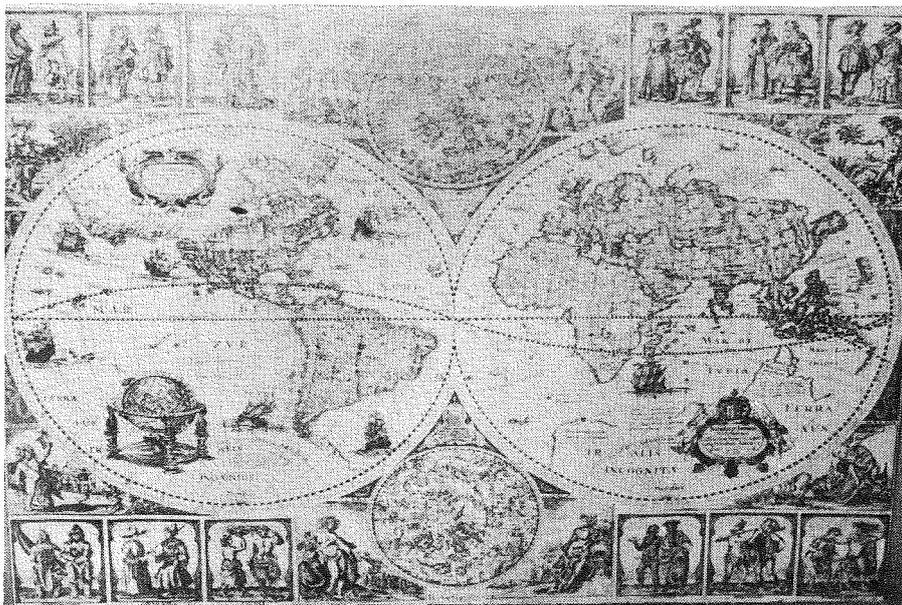
Gasolinera

*Les desea unas Felices Navidades y un próspero Año Nuevo*

**POLIGONO DE "LA VICTORIA"**  
Calle 16 de Julio. Naves SERMAN, S. A., núms. 10 y 12

Telfs. { 29 40 89  
          { 29 41 06

# EN TODAS PARTES CUECEN IDENTICAS HABAS



## El fenómeno de la inflación y la obsesión del petróleo

por Antonio Colom

La crisis energética y la crisis inflacionista trabajan juntas y sin piedad, llevando a Europa, a Occidente, y, al Japón a una situación extremadamente grave. La inflación es la gran plaga de nuestro tiempo. Un monstruo de hoy que amenaza con arrollarlo todo; incluso provocando la guerra. Y Oriente ha sido hasta ahora su primera y principal víctima.

Sin embargo, el fenómeno de la inflación ha hecho ya su aparición en los países de la Europa Oriental. Los países del Este admiten, mas o menos explícitamente, la existencia de tendencias y tensiones inflacionistas en sus economías socialistas. Hasta hoy se había asegurado que la inflación sólo podía existir en los países "capitalistas". Lógicamente, tiene características, aspectos y formas diferentes, ya que las causas originarias son también distintas a las de Occidente. Polonia, Checoslovaquia y Hungría parecen ser los países más afectados.

En una economía planificada donde los precios, los salarios, las actividades del comercio exterior y la masa monetaria están estrictamente administrados

y controlados, el Estado parece que puede combatir la inflación con más facilidad y efectividad.

El Mercado Común Europeo, o sea los "nueve" de Europa, han visto multiplicados sus problemas referentes a la política agrícola común —la "Europa Verde" está aún muy "verde"—; a las cuestiones monetarias y a las fricciones con los Estados Unidos. A estos problemas, que debilitan o paralizan el desarrollo de la unión económica, se une ahora —tras la nueva victoria laborista— ese otro de la "renegociación" británica acerca de su pertenencia— o permanencia— al Mercado Común Europeo.

La gran amenaza que se abate hoy sobre Europa es del orden monetario. La inflación, acrecentada por la tremenda elevación del precio del petróleo, puede producir una crisis social-económica sin precedentes si no se ataja o sofoca rápidamente. Italia está amenazada de bancarota a pesar de la ayuda que le prestan los alemanes de Bonn. Gran Bretaña lucha con grandes dificultades económicas y financieras. En Francia y Bélgica se atraviesan malos momentos y los

agricultores andan a la greña con los respectivos gobiernos. Incluso en Alemania Occidental, con su poderoso marco, el paro alcanza niveles altamente preocupantes; y, por otra parte, los alemanes se están cansando de que se les tome, dentro de la C.E.E. como "el primo rico del Rhin"

Valery Giscard d'Estaing, Presidente de Francia, pero, ante todo y sobre todo, experto financiero, ha pintado recientemente la situación de Europa, y de Occidente, con trazos muy negros. Es necesario y urgente con relanzamientos de la Comunidad Europea.

Johannes Witteven, director general del Fondo Monetario Internacional ha declarado que "nos encontramos en un situación muy difícil. Los elevados precios del petróleo tienen consecuencias enormes". Y es que el financiamiento actual del petróleo constituye hoy una carga insoportable. La obsesión del petróleo se impone a toda reforma monetaria. No hay duda de que los países del Occidente, y también el Japón, necesitan vitalmente el "oro negro". La crisis energética, en casi todos los países depende mucho más del aumento creciente de sus facturas de importación, que de la mayor o menor cantidad de petróleo que reciben o vayan a recibir. Problema ese del petróleo, de precios, de dinero; de oferta y demanda, de ofensivas y contraofensivas; de conferencias, asambleas y "cumbres"

Los pueblos árabes están ahora "lanzados". Su diplomacia "petrolera" lleva de cabeza a medio mundo. Su petróleo es hoy el gran "chantage" que utilizan cerca de casi todos los pueblos aunque sean del Tercer Mundo. Reyes, reyezuelos, emires y coroneles sueñan con asegurar su dictadura financiera sobre Occidente, a través de su oro líquido. Malak Tamman, Presidente del Banco de Argelia ha lanzado ya la idea de crear una "moneda árabe unida", sugiriendo como unidad de valor al barril de petróleo bruto. Las decisiones de la O.P.E.P. (Organización de países exportadores de Petróleo) pueden ser históricas y pueden representar golges casi imparables para Occidente.

La solidaridad occidental es, hoy más que nunca, vital. Hay que luchar todos juntos, y a brazo partido, contra las graves dificultades, entre ellas las creadas por el petróleo. Que no llegue a ser demasiado tarde, porque si no, habrá que llegar a una vergonzosa solución: vender el control de la economía occidental a los señores del petróleo.

# La crisis económica

por Juan Castelló Guasch



¿Quién, en estas dos estampas, reconocería el mismo lugar de la riente villa de San Antonio Abad? Hay entre ambas, todo lo más, un espacio de veinte años; y la comparación visual, mejor que las palabras, da una idea de la tremenda evolución experimentada en estas dos últimas décadas. Aquí y en otros varios lugares de las islas. Y ayuda también a comprender cómo y en qué se han invertido esos doce mil millones de pesetas de que hablamos.

(Fotos: Verdera - Figueretas)

Ibiza no podía escapar a la crisis mundial, por una sencillísima razón: su industria hotelera y turística, está sujeta a una servidumbre constante e inevitable al movimiento económico y político internacional, singularmente del europeo. Nutrida principalmente por clientes extranjeros, estos a su vez dependen de las posibilidades económicas en su país de origen. Es un hecho incuestionable. Y, partiendo de la crisis del petróleo, son varias las circunstancias adversas que han presionado de forma negativa sobre el bolsillo del cliente: quiebras, planes de austeridad, restricciones, inflación, desempleo... Traducido todo ello a su vez en un notable descenso en la afluencia de viajeros y, por tanto, de clientes en los hoteles. Hasta el punto de que a finales de julio, en plena temporada, la ocupación en nuestros establecimientos registraba una baja del 30% en relación con igual fecha del año anterior.

De esa crisis, unos botones de muestra son la quiebra de la Horizon Holidays y de la Court Line, dos potentes empresas británicas, con sus naturales repercusiones en numerosas empresas filiales. Al igual que en la economía isleña la crisis turística ha repercutido de forma tan sensible en las industrias y servicios creados a su entorno, singularmente en la de la construcción. Con lo que se evidencian las dos vertientes de la crisis: la financiera, a cuenta de las empresas comentada con tanta frecuencia, y la social, menos tenida en cuenta, pero tan grave o más, con la temida consecuencia del desempleo y el paro laboral, a costas de los productores que no cuentan con otros recursos.

Por añadidura, parece que los pronósticos para 1975 no son de los más favorables en cuanto a la renivelización de la economía y a la incertidumbre política universal, tan necesitada también de una radical reestructuración.

## Monocultivo

Con frecuencia se alude a los inconvenientes y peligros de un monocultivo. Concretamente, en nuestras islas, a la industria turística. Sin tener en cuenta que Ibiza y Formentera, pobres de solemnidad por lo que respecta a capitales y sin más recursos que la arcaica agricultura en superficies minúsculas y la pesca

Aquel país pobre, triste y hambriento y sujeto a un medio de vida semifeudal se ha visto transformado.



costanera, de tipo individual o familiar, que apenas si bastaban para su sustento y para mover su escasa flota de barcos de madera, no podía en manera alguna diversificar inversiones ni industrias. Era lógico, hasta humano, que, descubiertas las posibilidades de rentabilidad de una actividad determinada, a ella confluyeran todas las fuerzas económicas. Esa actividad fue el turismo. Y en torno a ella, a su servicio más o menos directo, se ampliaron las pequeñas industrias existentes y se crearon otras muchas de nuevo tipo. O sea, otro sistema de diversificación. El único posible en un área de tan reducidas dimensiones territoriales, de tan escasa producción natural y de tan poca densidad demográfica.

Factor inicial, dada la escasez de capitales, debió ser la especulación de los terrenos. Ella proporcionó la necesaria fluidez económica para dar fuerza a lo que empezó como tímido intento; y de ella surgieron los nuevos hombres de empresa que arriesgaron lo suyo y supieron ampararse con los créditos que ofrecía el Gobierno y se atrevieron cada día a más. Hasta llegar, en poco más de veinte años, a lo que contemplamos hoy con orgullo y satisfacción: la transformación de un país pobre, triste y hambriento y sujeto a un medio de vida semifeudal, aunque, eso sí, hermoso, incontaminado y de una belleza natural y ecológica intacta, en un lugar alegre, de actividad creciente y febril, de trabajo y posibilidades amplísimas, con la alegría que la

independencia y la libertad económica proporcionan al hombre que, ahora sí, puede gozar de las bellezas de la naturaleza que aún quedan, puede ganarse no sólo el sustento sino también la posibilidad de elevarse, de llevar sus hijos a escuelas, institutos y universidades, de viajar, de vivir la vida como sólo podían vivirla antes unas cuantas docenas de privilegiados.

Esto es lo que el turismo ha traído a Ibiza y a Formentera. Ahora bien, esto ha exigido, como todas las cosas un precio: la destrucción de una parte de la naturaleza, la contaminación de algunas zonas, el abandono del campo, la especulación irrefrenada y abusiva, la pérdida de muchas viejas costumbres, la independencia familiar, etc., etc. Lo que importa, empero, es poder valorar si el precio ha sido equitativo o excesivo.

#### Cifras

Tal vez algunos datos estadísticos sirvan, en parte, para hacerse una idea de esta valoración, al menos comparativamente:

En 1954 llegaron a Ibiza 8.000 viajeros. En 1970, 300.000. En 1972, 800.000. En 1973, más de 1.000.000.

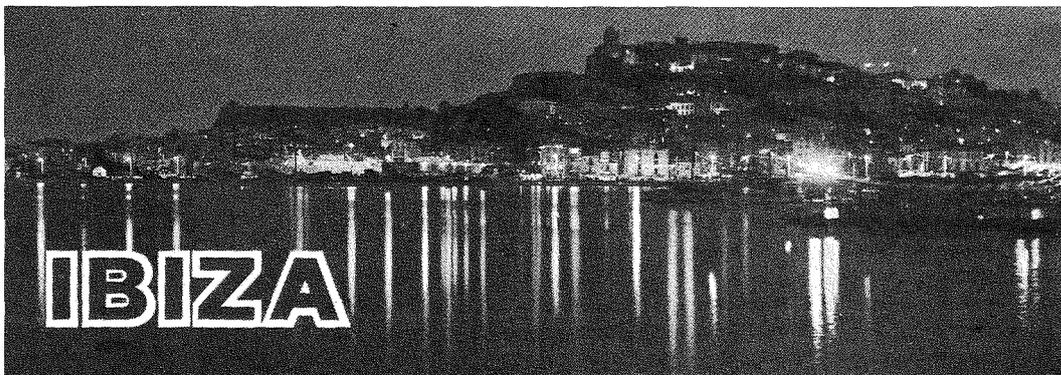
Para 1975 no cabe confiar en las posibilidades de la liquidez bancaria ni en la capacidad crediticia de los proveedores.

En 1947, había 21 establecimientos hoteleros, con capacidad para unas 2.000 plazas. En 1973, son más de 300 los establecimientos, con unas 45.000 plazas.

Ello representa una inversión aproximada de 12.000.000.000 de pesetas, que, según cálculos hechos sobre un promedio de 150 días de estancia y con un gasto medio de 500 ptas., arrojan un producto anual superior a los tres mil quinientos millones de pesetas. De ellos, por lo menos, tres mil millones en divisas.

De estos 300 establecimientos, la mayoría son propiedad de la gente del país, construidos con capital isleño y nacional y apoyados con los créditos del Estado hasta 1967. A partir de esta fecha y tras la devaluación de la peseta y la supresión de los créditos estatales, hubo que recurrir a los créditos ofrecidos por empresas extranjeras, pero en condiciones mucha más onerosas ya que dichas empresas son las que congelan los precios a su conveniencia, con un margen ínfimo de beneficio para el hotelero y la consiguiente merma en la entrada de divisas al venir los viajeros con los gastos pagados en su país, mientras que aquí pagan en "bonos".

En tales condiciones parece hay un centenar de hoteles, o sea una tercera parte de la totalidad. A los que en breve, si no surge un remedio, habrá que ir sumando otros que sus propietarios, presionados por la falta de recursos y de



créditos, están ya tratando de vender o han vendido a empresas extranjeras.

Reflejo de esta crisis son las suspensiones de pagos y el volumen de los efectos bancarios protestados durante el primer semestre de 1974, que ascendió a 1.028 millones de pesetas.

Hay hoteles de la categoría de 3 estrellas que tienen sus precios congelados por debajo de las 300 ptas. pensión completa.

La quiebra de la agencia inglesa "Horizon Hollidays" parece que afectó en más de ocho millones de pesetas a los hoteleros ibicencos. Y de la de la "Court Line", no hay datos aún pero se supone no llegará a tanto. Ambas quiebras, y otras ocurridas, han creado un clima de desconfianza entre el pueblo inglés, por un lado, y las industrias turísticas de los países afectados, por otro. Lo que ha motivado que en la Gran Bretaña se vaya a crear un organismo para garantizar las inversiones de los viajeros. Y no parece descabellado que aquí se montara otro parecido para garantía del industrial.

Seguramente el notable descenso de ocupación en 1974, va a crear una situación difícil. Se prevé ya que habrá empresas hoteleras cuyos beneficios apenas alcancen a cubrir los intereses. Otras, más afectadas, al término de la temporada, al faltarles los ingresos, se verán en serias dificultades hasta el inicio de la de 1975, que también se presenta incierta y en la que no cabe por ahora confiar en las posibilidades de la liquidez bancaria ni en la capacidad crediticia de los proveedores.

### Reflexión

En verdad, la situación es grave. Pero no dramática. Ocurre que la crisis actual ha puesto en evidencia, tal vez con excesiva crudeza, los problemas y los males que aquejan a la industria turística, que no son de ahora, que parten de la misma estructura y de los que se tenía plena conciencia y que todos querían ignorar, empresarios y administración.

El desbordamiento de la oferta, según el propio Ministro de Información y Turismo, es una de las principales deficiencias. No imputables solamente a los empresarios, sino también en no escasa parte a la administración.

Hay esperanzas de que las medidas tomadas por el Ministerio vengán a resolver al menos en parte la gravedad del momento. El Decreto sobre créditos para financiación de capital circulante de empresas turísticas exportadoras, el I Plan de Modernización Hotelera, con la ordenación de la oferta turística, y el Decreto sobre ordenación de Centros de Iniciativas Turísticas, van a incidir sin duda alguna y de manera eficaz sobre el

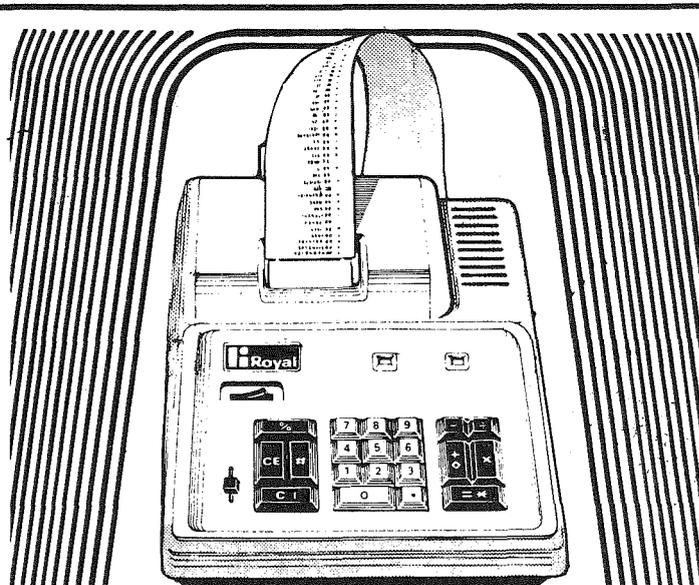
problema, aunque quizás sea a mediano plazo. Y la industria necesita ayuda inmediata. Necesita moratorias, créditos a largo plazo, desgravaciones fiscales, reducciones de impuestos... Necesita, en fin, una protección y una ayuda. Aparte, claro está, de una mayor actividad de promoción, singularmente en mercados apenas explotados hasta la fecha.

Como también necesita —todo hay que decirlo— una mayor y mejor atención y cuidado de las infraestructuras y de los servicios complementarios. Y ésa ya es función de los empresarios.

El turista no viene solamente por el sol y la playa. Hay que ofrecerle algo más: deportes marítimos y terrestres, actos culturales (conciertos musicales, teatro, bailes), alternando con lo folklóri-

co y, sobre todo y por encima de todo, cuidado de las instalaciones y de los servicios; y limpieza, limpieza a ultranza en todo sitio y lugar y cueste lo que cueste, sin esperarlo todo de las autoridades. Pensando que con ello se contribuye al rendimiento positivo de esos 300 establecimientos que son suyos, que le cuesten nada menos y quizá algo más de doce mil millones de pesetas y que suponen diez o doce mil puestos de trabajo.

Y, al mismo tiempo, ir pensando también si ya se ha llegado al techo; si ha terminado ya la fase de expansión y si ha llegado ya la hora de frenar y de dedicar los esfuerzos a consolidar lo hecho y a estructurarlo debidamente en todos los aspectos.



**LLAME AL TELEFONO  
290250 Y en**

**GILET**

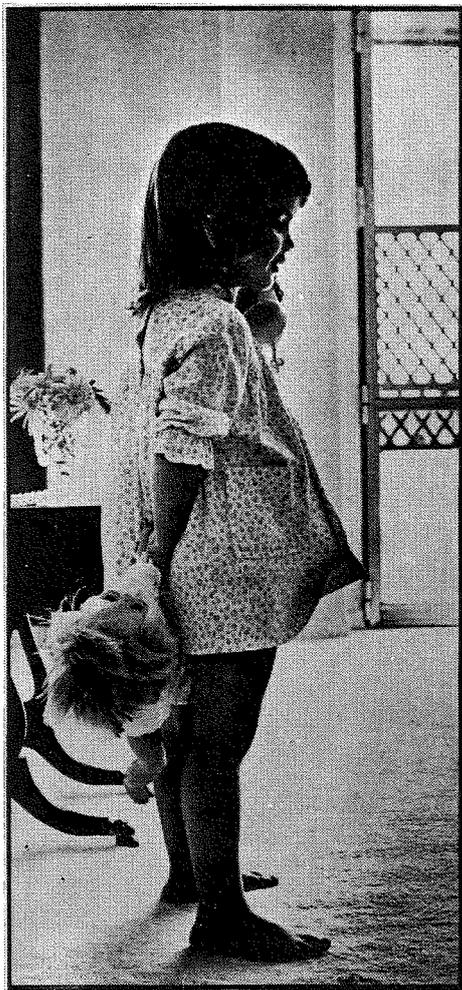
Via Alemania,5  
PALMA DE MALLORCA

**le estudiaremos la máxima  
valoración por su vieja calculadora,  
al cambiarla por una nueva**

**4 OPERACIONES  
CALCULO DE PORCENTAJES DIRECTO  
IMPRESORA ELECTRONICA - \_\_\_\_\_**

**CALCULADORAS ELECTRONICAS  
DESDE 2.990.- PTAS.**

# ¿QUÉ EDAD TIENE LA CRISIS?



por Georges Roos

Me preguntaba hace unos días un amigo si yo pensaba que la crisis actual podía incidir aún más en los problemas de la juventud con respecto a la familia y a los conflictos generacionales en general.

Lo que creo sencillamente es que si existen los tales problemas generacionales, ya son lo suficientemente acentuados como para que las variaciones actuales no puedan agravarlos más.

Es decir, que en realidad no

puedo contestar a la pregunta de mi amigo sino más bien recordarle que el problema es otro, anterior a la crisis actual, puesto que este tipo de crisis y muchas otras existen desde hace muchísimos años. Las injusticias sociales son muy viejas y la incomunicación es tan vieja como ellas. Lo que sucede es que los problemas de la juventud de hoy son acordes a los tiempos que vivimos: tiempos en que o se arreglan todos los problemas o no se arregla ninguno. Pues por fin hemos alcanzado este tan esperado momento de culminación en la historia del hombre. Digo culminación porque quizás, si la saturación cumple su cometido, comenzaremos a hablar otro lenguaje.

¿Cuál será ese lenguaje? A mi modesto modo de ver, el que debe proceder del maravilloso hecho de llegar a comprender nuestro pasado y descubrir todas las sutilezas de la ley de causa y efecto que contiene.

Después de que Blai Bonet escribiera hace algunas semanas que, obnubilados por la idea de la delincuencia juvenil, nos hemos olvidado de la delincuencia senil, creo que muy poco se puede agregar para ver el panorama de frente y en plenitud de su claridad.

El conflicto, pues, no residiría específicamente en las actitudes de la juventud con respecto a la existencia de la familia sino en el trágico error de creer que la familia

ha sido o es una institución perfecta. ¿Cómo puede serlo si el hombre apenas está comprendiendo que la dimensión mental que ha alcanzado no ha sido suficiente para actuar con auténtica racionalidad y definitivo sentido ético?

Qué duda cabe de que una crisis como la actual puede y debe agudizar problemas, pero qué duda cabe también de que una crisis de esta magnitud no es otra cosa que la consecuencia de las limitaciones de una especie que, pese a sus maravillosas conquistas, no se ha decidido todavía a avanzar en calidad de especie... lo cual equivale a decir en este caso a actuar con la sinceridad y la honestidad que corresponde al único elemento pensante que realmente conocemos.

No pienso que sea cuestión de creer específicamente en familias, generaciones o instituciones, sino de creer en lo que somos capaces de hacer cada día para transformarnos a nosotros mismos y convertirnos en padres de todo aquello que es más débil o indefenso que nosotros. No dejaremos entonces quizás de cometer ciertos errores, pero poseeremos la virtud de querer humildemente enmendarlos. Eso es crecer. Y no hay edad para crecer. Solo se necesita querer hacerlo después de descubrir cuán horriblemente pequeños somos cuando somos mezquinos, indiferentes y resignados.

# BANCA MARCH

Capital y Reservas 3.956.000.000 ptas.

## Sucursales y Agencias Urbanas

### BALEARES

Casa Central: Palma de Mallorca.  
Agencias Urbanas: Puerta San Antonio - Plaza Pío XII - El Terreno - 31 de Diciembre - Plaza Madrid - Plaza Navegación - Plaza Pedro Garau - Ca'n Pastilla - Sant Jordi.

Sucursales: Binissalem - Capdepera - Agencia Cala Ratjada - Felanitx - Ibiza - Inca - La Puebla - Lluchmayor - Mahón - Manacor - Agencia Porto Cristo - Montuiri - Muro - Palma Nova (Calviá) - Petra - Porreras - San Antonio Abad - San Francisco Javier - San José - San Juan - San Lorenzo - Santa Margarita - Sóller.

### CATALUÑA

Oficina Principal: Barcelona.  
Agencias Urbanas: Avenida de Madrid - Balmes - Calabria - Felipe II - Navas de Tolosa - Paseo del Triunfo - Urgel - Valencia.

Sucursales: Cornellá de Llobregat - Esplugas de Llobregat - Ripollet - Sabadell - San Adrián del Besós - Puigcerdá.

### MADRID

Oficina Principal: Madrid.  
Agencias Urbanas: Avenida Generalísimo - Conde Peñalver - Cuatro Caminos - Guzmán el Bueno.

Sucursal: Getafe.

### ZARAGOZA

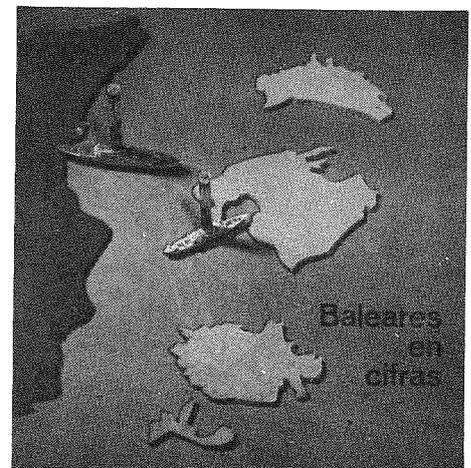
Oficina Principal: Zaragoza.  
Agencias Urbanas: Delicias - Miguel Servet.

# La economía balear en cifras

por Banca Catalana

## SUPERFICIE Y POBLACION DE LOS MUNICIPIOS DE BALEARES

	Superficie km <sup>2</sup>	Población de derecho 1973	% sobre total Balears	Densidad población 1973
Alaró . . . . .	45,47	3.589	0,64	78,93
Alayor . . . . .	107,20	5.165	0,93	48,18
Alcudia . . . . .	60,51	4.096	0,73	67,69
Algaida . . . . .	87,61	3.238	0,58	36,96
Andraitx . . . . .	82,55	5.768	1,03	69,87
Artá . . . . .	140,61	5.530	0,99	39,33
Bañalbufar . . . . .	18,09	505	0,09	27,92
Benisalem . . . . .	30,40	4.571	0,82	150,36
Búger . . . . .	123,42	1.025	0,18	8,30
Buñola . . . . .	84,14	2.674	0,48	31,78
Calviá . . . . .	145,52	4.702	0,84	32,31
Campanet . . . . .	35,60	2.282	0,41	64,10
Campos del Puerto . . . . .	147,90	6.732	1,21	45,52
Capdepera . . . . .	55,76	4.656	0,84	83,50
Ciudadela . . . . .	185,72	15.720	2,82	84,64
Consell . . . . .	13,63	2.046	0,37	150,11
Costitx . . . . .	15,19	744	0,13	48,98
Deyá . . . . .	15,11	364	0,07	24,09
Escorca . . . . .	140,32	147	0,03	1,05
Esporlas . . . . .	35,73	2.652	0,48	74,22
Estellenchs . . . . .	13,12	331	0,06	25,23
Felanitx . . . . .	169,51	13.003	2,33	76,71
Ferrerías . . . . .	70,02	2.727	0,49	38,95
Formentera . . . . .	82,08	3.125	0,56	38,07
Fornalutx . . . . .	19,99	547	0,10	27,36
Ibiza . . . . .	7,12	17.978	3,23	2.525,00
Inca . . . . .	58,21	18.527	3,32	318,28
Lloret de Vista Alegre . . . . .	17,39	908	0,16	52,21
Lloseta . . . . .	12,03	3.974	0,71	330,34
Llubí . . . . .	34,72	2.178	0,39	62,73
Lluchmayor . . . . .	324,90	12.610	2,26	38,81
Mahón . . . . .	109,00	19.655	3,53	180,32
Manacor . . . . .	260,22	24.053	4,31	92,43
Mancor del Valle . . . . .	19,82	833	0,15	42,03
María de la Salud . . . . .	30,30	2.076	0,37	68,51
Marratxí . . . . .	50,36	6.760	1,21	134,23
Mercadal . . . . .	182,08	2.849	0,51	15,65
Montuiri . . . . .	40,39	2.549	0,46	186,90
Muro . . . . .	55,40	6.018	1,08	108,63
PALMA . . . . .	208,62	231.356	41,52	1.108,98



	Superficie km <sup>2</sup>	Población de derecho 1973	% sobre total Baleares	Densidad población 1973
Petra . . . . .	91,19	4.024	0,72	44,13
Pollensa . . . . .	146,03	10.112	1,81	69,25
Porreras . . . . .	85,63	4.655	0,84	54,36
Puebla (ta) . . . . .	48,53	10.063	1,81	207,36
Puigpuñent . . . . .	41,60	1.003	0,18	24,11
San Antonio Abad . . . . .	124,54	8.965	1,61	71,98
Sancelles . . . . .	52,62	1.953	0,35	37,12
San José . . . . .	154,37	5.428	0,97	35,16
San Juan . . . . .	38,21	2.044	0,37	53,49
San Juan Bautista . . . . .	109,55	3.361	0,60	30,68
San Lorenzo Cardessar . . . . .	82,08	3.948	0,71	48,10
San Luis . . . . .	37,00	2.307	0,41	62,35
Santa Eugenia . . . . .	20,84	1.050	0,19	50,38
Santa Eulalia del Río . . . . .	145,69	9.096	1,63	62,43
Santa Margarita . . . . .	84,79	4.021	0,72	47,42
Santa María del Camí . . . . .	37,93	3.921	0,70	103,37
Santañy . . . . .	126,39	5.486	0,98	43,41
Selva . . . . .	48,22	3.082	0,55	63,92
Ses Salines . . . . .	38,87	2.316	0,42	59,58
Sineu . . . . .	47,94	3.104	0,56	64,75
Sóller . . . . .	42,56	9.729	1,75	228,59
Son Servera . . . . .	42,80	3.257	0,58	76,10
Valldemosa . . . . .	44,51	1.148	0,21	25,79
Villacarlos (El Castell) . . . . .	10,85	2.639	0,47	243,23
Vilafranca de Bonany . . . . .	22,90	2.459	0,44	107,38
Total Isla de Mallorca . . . . .	3.736,11	458.419	82,24	122,16
Total Isla de Menorca . . . . .	701,87	51.062	9,16	72,75
Total Isla de Ibiza . . . . .	541,27	44.828	8,04	82,82
Total Isla de Formentera . . . . .	82,08	3.125	0,56	38,07
<b>TOTAL BALEARES . . . . .</b>	<b>5.061,33</b>	<b>557.434</b>	<b>100,—</b>	<b>109,74</b>

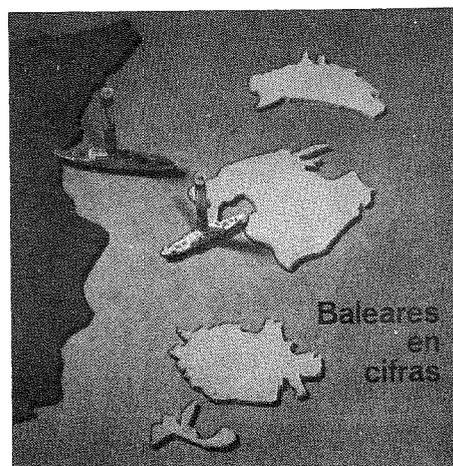
## POBLACION

### Población de derecho

	1920	1930	1940
N.º habitantes Baleares . . . . .	351.000	375.000	411.000
N.º habitantes España . . . . .	21.303.162	23.563.867	25.877.971
% de Baleares sobre España . . . . .	1,65	1,59	1,59
Densidad población en Baleares . . . . .	96,42	103,02	112,91
	<b>1950</b>	<b>1960</b>	<b>1971</b>
N.º habitantes Baleares . . . . .	420.000	442.000	564.282
N.º habitantes España . . . . .	27.976.755	30.430.698	34.003.178
% de Baleares sobre España . . . . .	1,50	1,45	1,66
Densidad población en Baleares . . . . .	115,38	121,42	112,5

### Población de hecho por islas 1970

Mallorca . . . . .	460.030
Menorca . . . . .	50.217
Ibiza . . . . .	45.075
Formentera . . . . .	2.965
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>558.287</b>



## %. DE POBLACION URBANA, INTERMEDIA Y RURAL

	1950	1960	1970
Urbana (municipios de más de 10.000 hab.)	56,9	57,5	65,0
Intermedia (municipios de 2.000 a 10.000 hab.)	39,4	39,5	33,5
Rural (municipios de menos de 2.000 hab.)	3,7	3,0	1,5
	100,0	100,0	100,0

## POBLACION ACTIVA 1971

	Sector primario		Sector secundario		Sector terciario	
	Personas	%	Personas	%	Personas	%
Baleares	55.777	20,7	80.400	29,9	133.012	49,4
España	3.817.303	28,4	4.770.836	35,4	4.873.102	36,2

## RENTA

Producción neta 1971 (millones de pesetas)	55.289
% sobre España	2,30
Valor añadido neto de la industria en 1971	12.607
% sobre el total de España	1,48
Renta por cápita en Baleares en 1971 (pesetas)	94.300
Renta per cápita en España en 1971	70.761

Composición de la producción	% comercio y servicios	67,91
	% agricultura y pesca	9,29
	% industria	22,80

## AGRICULTURA (campaña 1972-1973)

	PRODUCCION (miles Qm.)		
	Baleares	España	% B/E
Trigo	163	39.154	0,42
Cebada	230	44.076	0,52
Maíz	39	20.542	0,19
Arroz	—	3.846	—
Alfalfa	2.100	116.626	1,80
Patatas	560	52.609	1,06
Cereales forrajeros	68	6.795	1,00
Viña (miles de Hl.)	95,0	39.939,1	0,24
Almendra	188	1.672	11,24
Avellanas	—	163	—
Melocotón	20	3.280	0,61
Manzana	70	8.923	0,78
Pera	60	4.294	1,40

## INDUSTRIA

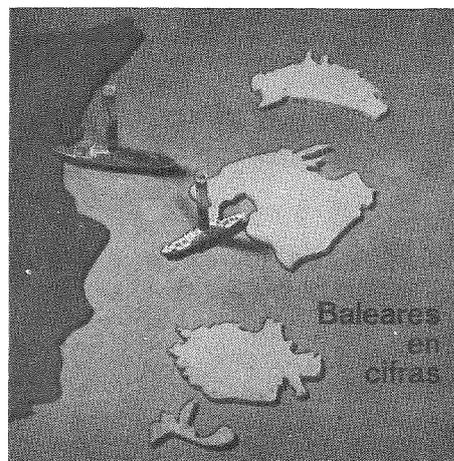
### VALOR AÑADIDO BRUTO DE LA PRODUCCION INDUSTRIAL 1971 (millones pesetas)

	BALEARES	ESPAÑA
Minería	181	26.589
Alimentación, bebidas y tabaco	1.213	98.563
Textil	272	53.608
Cuero, zapatos y confección	2.862	73.836
Madera y corcho	961	40.753
Papel, prensa y artes gráficas	374	45.942
Química	241	94.504
Cerámica, vidrio y cemento	509	39.186
Metalurgia	1.681	269.976
Construcción y obras públicas	4.587	148.145
Aguas, gas y electricidad	679	53.342

Suscríbase, por favor, a

**economía balear**

¡Doce números 340 ptas.!



## DISTRIBUCION SECTORIAL DE LAS INVERSIONES INDUSTRIALES EN BALEARES 1

Sector	MEDIA		1972		1973	
	1968-1971		Miles de pesetas		Miles de pesetas	
	Miles de pesetas	%	Miles de pesetas	%	Miles de pesetas	%
Alimentación	36.489	23,31	45.075	20,58	37.012	19,21
Textil	2.408	1,54	1.280	0,59	—	—
Piel y confección	20.281	12,95	30.219	13,79	—	—
Madera y muebles	11.298	7,22	9.368	4,28	27.833	14,45
Papel y artes gráficas	9.438	6,03	5.009	2,29	14.248	7,39
Química	1.885	1,20	32.979	15,05	18.948	9,83
Material de construcción	12.793	8,17	11.859	5,41	16.004	8,31
Construcción	18.790	12,00	21.542	9,83	37.113	19,26
Metalurgia	16.774	10,71	8.422	3,84	—	—
Agua y energía	11.600	7,41	3.700	1,69	11.780	6,11
Varios	14.815	9,46	49.626	22,65	29.748	15,44
	<b>156.571</b>	<b>100,00</b>	<b>219.079</b>	<b>100,00</b>	<b>192.686</b>	<b>100,00</b>

1. Inversiones superiores al millón de pesetas.

## GANADERIA

N.º cabezas 1973 (censo ganadero 30-9-73)

	BOVINO		OVINO		CABRIO		PORCINO	
	N.º cab.	% B/E	N.º cab.	% B/E	N.º cab.	% B/E	N.º cab.	% B/E
Baleares	58.739	1,24	232.214	1,43	9.073	0,38	96.733	1,06
España	4.753.478	—	16.238.242	—	2.403.309	—	9.111.579	—

## CONSUMO ENERGETICO (miles de unidades TEC)

	1967	1968	1969	1970	1971
Carbón	74,8	88,8	78,2	72,4	68,2
Electricidad	201,6	231,3	267,8	307,4	371,4
Petróleo y derivados	467,7	673,6	808,8	970,7	1.126,6
<b>TOTAL</b>	<b>741,1</b>	<b>993,7</b>	<b>1.154,8</b>	<b>1.350,5</b>	<b>1.566,2</b>

## TURISMO

TOTAL DE VIAJEROS ALOJADOS EN ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS

	1950	1960	1973
Ingleses	2.680	93.335	1.353.325
Alemanes	229	37.153	725.107
Españoles	66.625	86.688	371.495
Franceses	18.576	53.627	242.719
Daneses	63	14.357	149.711
Belgas	2.436	14.607	131.418
Suecos	585	25.999	138.610
<b>TOTAL DE VIAJEROS</b>	<b>98.081</b>	<b>400.029</b>	<b>3.573.238</b>
<b>TOTAL DE ESTANCIAS</b>	<b>610.500</b>	<b>3.776.525</b>	<b>37.543.466</b>

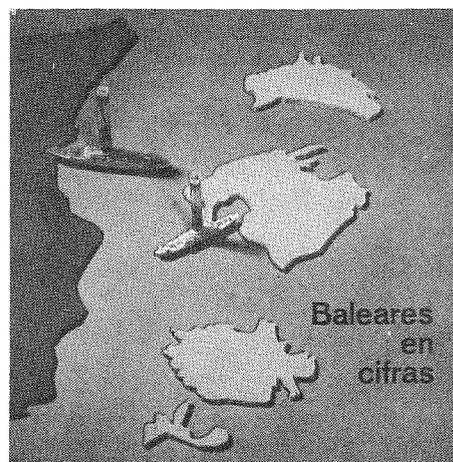
## CAPACIDAD HOTELERA 1973

	Establecimientos	Habitaciones	Plazas
Mallorca	1.484	91.914	164.106
Menorca	83	6.577	12.478
Ibiza	282	17.961	34.055
Formentera	37	1.077	1.909
<b>TOTAL</b>	<b>1.886</b>	<b>117.529</b>	<b>222.680</b>

## TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

EVOLUCION DE PARQUE DE VEHICULOS DE BALEARES POR TIPO DE VEHICULO

	1971	1972	1973
Camiones y furgonetas	14.351	16.565	19.049
Motos	55.335	55.945	56.735
Turismos	92.717	109.316	127.768
Autobuses	1.252	1.382	1.491
<b>TOTAL</b>	<b>163.655</b>	<b>183.203</b>	<b>205.043</b>



## TRANSPORTE MARITIMO

### Palma de Mallorca

	1971	1972	1973
Pasajeros (llegadas y salidas)	911.275	532.840	1.043.329
Buques (entrados)	1.611	1.611	1.646

## TRANSPORTE AEREO

### Palma de Mallorca

	1971	1972	1973
Aviones (llegados y salidos)	77.062	80.249	81.206
Pasajeros (llegados y salidos)	6.166.447	6.946.491	7.096.716

### Mahón

Aviones (llegados y salidos)	5.761	6.012	7.586
Pasajeros (llegados y salidos)	296.018	374.632	478.634

### Ibiza

Aviones (llegados y salidos)	16.261	16.878	17.364
Pasajeros (llegados y salidos)	1.196.173	1.361.046	1.533.023

## FINANZAS

31 diciembre 1973

	Baleares	España	% B/E
Depósitos bancarios (millones pesetas)	42.721	2.259.335	1,89
Depósitos cajas de ahorro (millones ptas.)	24.099	992.996	2,43

\* Excluidos los depósitos de organismos oficiales.

## APORTACION DE BALEARES AL PRESUPUESTO DEL ESTADO

(en millones de pesetas)

	1969	1970	1971	1972
I. Impuestos directos	1.003,0	1.104,7	1.427,5	1.903,7
Rendimiento Trabajo Personal	216,6	117,5	331,4	412,1
Renta de sociedades	238,5	274,3	335,6	474,8
II. Impuestos indirectos	1.569,4	1.927,8	2.193,6	2.503,4
Impuesto de Tráfico	444,5	580,6	681,8	785,5
Renta de Aduanas	-14,1	-31,1	-88,2	-182,7
III al VII. Impuestos patrimoniales y otros conceptos	30,5	35,4	69,5	55,6
<b>TOTAL BALEARES</b>	<b>2.602,9</b>	<b>3.067,9</b>	<b>3.690,6</b>	<b>4.462,7</b>
<b>TOTAL ESPAÑA</b>	<b>270.541,7</b>	<b>303.998,3</b>	<b>364.032,8</b>	<b>418.709,0</b>
Participación de Baleares	0,96 %	1,01 %	1,01 %	1,07 %



LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO DE LOCALES – OFICINAS – CRISTALES – ETC.

SERVICIO POR ABONO

# EL BRILLO BALEAR

Maestro Torrandell, 7 - 1º - 1ª  
(Galería Olmos)

TELEF. 222700

- absentista:**  
Se dice del propietario de empresas agrícolas que vive en la ciudad y permite sus beneficios a través de administradores o encargados, sin atenderlas personalmente.
- absorción de empresas:**  
Unión de dos o más empresas en la que una de ellas adquiere el control de las demás.
- acción:**  
Certificado o título que acredita la propiedad proporcional del patrimonio de una sociedad. Participación alícuota en el capital.
- acción al portador:**  
La que designe como dueño al poseedor de la misma. Título transferible por la simple entrega del mismo.
- acción común:**  
Aquella cuyo derecho a voto y a dividendos se ejerce estatutariamente. Carece de preferencia.
- acción con derecho de suscripción:**  
La que otorga a su poseedor la prerrogativa de suscribir proporcionalmente una nueva emisión de acciones.
- acción con dividendo:**  
La que tiene derecho al próximo dividendo declarado.
- acción convertible:**  
La preferencial o preferida que puede cambiarse en común.
- acción de bonificación:**  
La otorgada como premio.
- acción de fundación:** La concedida a los promotores y gerentes al constituirse una sociedad.
- acción de tesorería:**  
Aquella que es readquirida por la empresa y no amortizada.
- acción donada:**  
La cedida a la sociedad para ser revendida o amortizada.
- acción garantizada:**  
Aquella cuyo dividendo está avalado por otra empresa.
- acción no registrada:**  
La que no aparece inscrita en la bolsa de valores.
- acción nominativa:**  
La que se emite a nombre de una persona determinada, sea ésta natural o jurídica.
- acción preferencial, preferida o preferente:**  
La que autoriza a mayor número de votos y/o a una participación especial en las utilidades y activos de la sociedad.
- acción preferida acumulativa:**  
La que goza del privilegio de acumular dividendos.
- accionista:**  
El tenedor de acciones.
- accionista figurativo:**  
Aquél que figura nominalmente como poseedor de acciones que en realidad pertenecen a otro.
- aceleración:**  
Principio de economía que define la relación entre los cambios en el volumen de la demanda de bienes y servicios, y los cambios en la demanda de producción y la inversión de capital.
- activo:**  
El total de los bienes de una persona natural o jurídica.
- agente de bolsa:**  
El mediador en la compra y venta de valores.
- agregados económicos:**  
Cifras que expresan el valor del producto bruto de la renta nacional, el consumo y el ahorro.
- agricultura intensiva:**  
Se lleva a cabo en pequeñas extensiones de tierras húmedas o de regadío, con fuerte trabajo humano y uso de fertilizantes y con poco equipo de capital, lográndose elevado rendimiento por unidad de tierra. Ejemplos: la agricultura arrocerera de muchos países asiáticos y las huertas del Levante español.
- agricultura extensiva:**  
Se aplica a grandes extensiones de tierra con escasa incorporación de trabajo y de fertilizantes, utilizándose en cambio equipos mecanizados de gran potencia. Ejemplos: cultivos herbáceos en tierras de secano del Medio Oeste de EE.UU., pampas argentinas y la campiña cordobesa.
- ahorro:** Abstención de un consumo presente para dedicar recursos a la inversión y/o posibilitar un mayor consumo futuro. Diferencia entre la renta obtenida y el consumo efectuado.
- ahorro forzoso:**  
Los recursos disponibles mediante la reducción del consumo a través de impuestos u otros tipos de detracciones.
- ahorro neto:**  
El ahorro bruto, deducida la depreciación.
- ahorro privado individual:**  
El saldo de los ingresos y egresos de una persona durante un período determinado.
- alcabala:**  
Impuesto que se paga sobre operaciones de venta o permuta.
- alcista ("hull"):**  
Persona que invierte con la expectativa de vender al producirse un alza de las acciones, bonos o productos comprados.
- amortización acelerada:**  
Se aplica la frase cuando se produce la amortización de un bien en un término más rápido que el de la vida real de lo adquirido. Se utiliza como política fiscal, fijando cuotas de amortización máximas libres de impuestos.
- ampliación de capital:**  
Operación encaminada a aumentar el capital social de una empresa mediante una nueva suscripción de acciones o de una revalorización del activo de la empresa que figura en el balance en calidad de reserva.
- análisis factorial:**  
Descomposición de una realidad económica en factores medidos matemáticamente.
- análisis marginal:** El que se efectúa sobre la base de utilidades, ingresos y costos marginales.
- análisis estático:**  
Método de análisis en el que se supone que todas las fuerzas que influyen sobre una variable actúan simultáneamente. Se prescinde del factor tiempo.
- análisis dinámico:**  
En el que las variables son analizadas teniendo en cuenta que éstas toman valores distintos en los diferentes momentos cronológicos.
- arancel:**  
Método para cobrar derechos según una tarifa que puede ser *ad valorem* o específica.
- arbitrios:**  
Cantidades abonadas por servicios municipales.
- arbitraje:**  
Se designa con este término a toda actividad comercial que tienda a aprovechar las diferencias de precios entre dos o varias plazas bolsistas.
- auditoría:**  
Revisión de los libros de contabilidad de una empresa por medio de un experto contable o auditor, con el fin de determinar la verdadera situación económica y financiera de la empresa en cuestión.
- autoconsumo:**  
La retención de bienes por los productores para destinarlos a su consumo propio.
- autofinanciación:**  
Uso de recursos generados por el propio negocio para el pago de sus desembolsos.
- automatización:**  
Uso de procedimientos técnicos para incrementar la producción.
- bajista ("bears"):**  
Vocablo de origen inglés (que significa oso) usado en castellano para designar a especuladores que buscan provecho en la baja del valor de acciones, bonos, productos, etc. Personas que invierten con la expectativa de vender al producirse una baja en el valor de las acciones, bonos, productos comprados. Véase alcista.
- balanza comercial:**  
Diferencia de valor entre las exportaciones y las importaciones de un país.

Puede ser favorable o desfavorable según el valor de las exportaciones sea superior o inferior al de las importaciones.

**balanza de pagos:**

Diferencia de valor entre la totalidad de los créditos y débitos de un país con respecto al extranjero. Cómputo de todas las importaciones y exportaciones de mercancías, servicios y capitales. La balanza comercial es su renglón más importante. Entre las otras partidas de la balanza de pagos figuran los ingresos y egresos derivados de seguros, rendimiento de inversiones, turismo, transacciones de gobierno, donativos privados y movimiento de oro y capital monetarios. Al igual que la balanza comercial, la de pagos puede ser favorable o desfavorable según el valor de los ingresos sea superior o inferior al de los egresos.

**banca:**

Negocio de giro, depósito, cambio, operaciones de crédito, y otras operaciones bancarias regulares.

**bancarrota:**

Cesación o suspensión de los negocios de una empresa por falta de efectivo para pagar sus deudas.

**bancos:**

Instituciones de crédito, de carácter público, privado o mixto.

**bancos centrales o nacionales:**

Los que controlan el sistema monetario y crediticio de los países.

**bancos comerciales:**

Los que se dedican a operaciones bancarias regulares.

**bancos de ahorros:**

Los que aceptan depósitos privados y operan, generalmente, en actividades de desarrollo.

**bancos de crédito agrícola:**

Aquéllos que prestan para el fomento y producción sobre la garantía de propiedades rurales o sus productos.

**bancos de descuento:**

Los que descuentan letras y demás obligaciones.

**bancos de emisión:**

Aquéllos que gozan del privilegio de emitir billetes de banco.

**bancos de fomento o de desarrollo:**

Los que prestan a largo plazo a entidades oficiales o empresas privadas para la ejecución de obras y el estímulo de actividades de interés para el desarrollo económico nacional. Estos bancos dan asistencia crediticia y técnica a proyectos que, por sus características, no pueden obtenerla en condiciones adecuadas de las instituciones bancarias comerciales.

**bancos hipotecarios:**

Aquéllos que prestan con garantía de inmuebles y suelen emitir cédulas y bonos.



**bancos industriales:**

Los que prestan a mediano o largo plazo para el desarrollo de industrias.

**bancos de inversión:**

Aquéllos que intervienen en la colocación pública o privada de emisiones de valores.

**bancos o cajas municipales:**

Los que prestan sobre prendas y artículos caseros a interés módico para evitar la usura. También se les llama montes de piedad o casas de empeño.

**bancos refaccionarios:**

Los que prestan para operaciones de explotación minera, agrícola, industrial, etc.

**base impositiva:**

Valoración fiscal del objeto de los impuestos, a fin de determinar el alcance de tales impuestos.

**beneficio bruto:**

El ingreso neto menos el costo de los productos o servicios vendidos.

**beneficio neto:**

El que resulta después de satisfacer el pago de todos los gastos del negocio e impuestos.

**beneficio de bandera:**

Disminución de derechos arancelarios a las mercaderías transportadas en buques de la propia nación o de aquella a que se ha concedido tal beneficio por tratado especial.

**bienes de capital o de inversión:**

Los que se destinan a la producción de riqueza.

**bienes de consumo:**

Los que satisfacen las necesidades de los consumidores.

**bilateralismo:**

Forma de control monetario que, a fin de mantener estable el valor nominal de la moneda nacional, opera sobre la base del trueque internacional.

**bimetalismo:**

Sistema monetario que permite la circulación de monedas de dos metales, generalmente el oro y la plata, siendo ambas aceptadas libremente.

**bolsa:**

Mercado en el que se negocian productos, valores, (acciones y bonos), seguros, fletes, etc.

**bono:**

Título que obliga a pagar a su poseedor, en un plazo señalado, una suma de dinero. Los bonos constituyen por lo regular un certificado de deuda emitido por el gobierno u otra entidad del sector público, o por una empresa privada o mixta, para obtener recursos financieros por los que paga un interés. Los bonos son amortizados en el tiempo y forma establecidos en la emisión.

**bono al portador:**

Aquél cuya propiedad se acredita sólo por simple tenencia.

**bonos amortizables:**

Los que deben ser amortizados en partidas durante cierto plazo.

**bonos asumidos:**

Los tomados voluntariamente por un segundo deudor.

(Continuará)

# Perspectivas empresariales

por Gabriel Vilanova



Para concebir una visión anticipada de la evolución de las empresas en el próximo decenio, no cabe otro medio que esforzarse por ubicarse espiritual, mental y materialmente en esa época a vivir. De la agudeza de penetración, así como de lo que se logre con el libre juego de la imaginación, dependerá el cuadro que se esboce. Inútil será pretender algún margen de exactitud respecto de la realidad que inexorablemente sobrevendrá. No obstante, el intento no quedará reducido a un simple e inservible fantasma: si bien no podrá decirnos con justeza cómo es el fin del camino, nos indicará vagamente cuál es la dirección que nos lleva a él.

¿Cómo pensará la humanidad respecto a las mismas cosas que hoy le preocupan en su diario vivir? . ¿Qué pensará de la familia, del trabajo, de las artes, las enfermedades, la educación o la religión? . ¿Cómo serán la moda, el derecho, el confort, la comunicación entre los seres, y a qué habrá conducido la ciencia, la tecnología, la ambición? . Las interrogantes serían infinitas y quedarían sin la respuestas inapelable de la realidad: más si podemos imaginar aquéllas cuyos conceptos presentes nos permiten captar.

La historia de la evolución del hombre está estrechamente vinculada con la de las sociedades por él creadas. El hombre seguirá evolucionando, en la medida igual a la de esas sociedades. Y aunque es factible que dentro de diez años también va a seguir haciendo lo que hoy hace, resulta claro que será en forma distinta, en la medida que lo permita la evolución que haya alcanzado.

La tecnología procurará niveles cada vez más elevados de confort. Pero también beneficiará al costo de adquisición de ese confort, a través de la creciente eficiencia del trabajo. ¿Qué ocurrirá cuando la cantidad de bienes y servicios necesarios para el desenvolvimiento de la sociedad humana sólo requieran una ínfima parte del esfuerzo que hoy se realiza? . Evidentemente, esta es una interrogante que asume una enorme gravedad. De la comprensión y previsión de los Gobiernos para resolverlo depende en buena medida la felicidad de las generaciones futuras. El automatismo ha llegado ya a la industria y es realmente dramático que aún estén buscando las soluciones para absorber su impacto en el campo social, cuando ya la tecnología aporta un ritmo creciente en medios de producción cada vez más evolucionados y eficientes, vale decir instrumentos de constante incremento de la gravedad del problema.

Hay quienes alientan la esperanza de que el cataclismo a cuyo comienzo estamos asistiendo quedará al fin neutralizado, como todos los fenómenos sociales, cuando los elementos que lo componen hayan logrado restablecer el equilibrio mediante la acción natural de las fuerzas en pugna. Opinan que por más velozmente que se produzcan los bienes y servicios disponibles deberán guardar siempre relación con la demanda de los mercados: Que sería catastrófico para las empresas olvidar que la

estabilidad de esa demanda descansa en la del poder adquisitivo del consumidor. Y que ese consumidor está representado en su mayor proporción por el trabajador. Vale decir que si el automatismo desplaza determinado caudal de mano de obra, ese caudal no deberá traducirse jamás en una masa determinada de personas desocupadas, sino más bien en una rebaja homogénea y general de las jornadas de trabajo, remuneradas a niveles que aseguren el mantenimiento y aún el desarrollo de dicho poder adquisitivo, o sea que se dispondrá de menos tiempo para el trabajo y más para la holganza. Será la oportunidad de las industrias que se dediquen a explotar ese ocio.

Pero por más optimismo que se ponga en ello, es difícil concebir el fácil acceso de la humanidad a tal etapa de maravilla. El hombre ha sido capaz de sortear muchos obstáculos en su constante evolución, es cierto, pero también lo es que todos los cambios en sus sistemas de vida fueron cruentos o dolorosos porque dejaron siempre un amplio margen al egoísmo, la incomprensión, la rivalidad, el odio y las luchas. El hombre es esencialmente beligerante. Y en medio de las pasiones desatadas brotan fácilmente las ambiciones de muchos y la codicia insaciable de algunos. La ponderación y la energía de los Gobiernos debe apuntar desde ahora a las medidas que aseguren el pasaje de la tormenta con el mínimo de estragos.

No tenemos duda de que cuando todo se haya apaciguado sobrevendrá un equilibrio bienhechor y el hombre disfrutará finalmente de una existencia más placentera. Lo que preocupa es la duración del período de evolución.

Para cuando él concluya, es muy posible que el automatismo haya comenzado si no a brindar un mejor nivel de vida, al menos elementos de confort aún no conocidos. Es posible también que se haya comenzado a pagar un precio muy elevado por tal ilusoria ventaja.

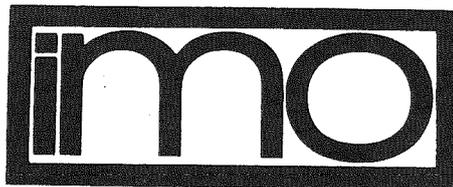
La mayor eficiencia en la empresa quizás sera aún un mito, y el estatus que haya logrado el trabajador ante el capital quizás se vea seriamente deteriorado, pues éste se refugiará cada vez más en sí mismo. Es que el capital en su antigua acepción, ha comenzado a abandonar cierto tipo de negocios: tal el caso del rubro gastronómico (restaurantes, hostales, etc.), encarado ahora por trabajadores que deben aportar su esfuerzo al sostenimiento de la estructura financiera, distrayendo sus ahorros o postergando algunas de sus expansiones.

El capital que antes se orientaba a ciertas explotaciones, fiel a su alta sensibilidad para medir riesgos, se está refugiendo en inversiones más seguras. El alquiler de bienes de uso es cada vez más común en las naciones industriales: existen compañías financieras que mediante el pago de un alquiler o regalía, facilitan no sólo el uso de equipos sino también la licencia para la explotación de procesos industriales y marcas comerciales. Hay bancos que prestan un servicio financiero, mediante el cual asumen la responsabilidad de la cobranza por las ventas a crédito que efectúan las empresas comerciales e industriales. No será quizás lejana la época en que las nuevas empresas que se formen lo sean por el único concurso de los operarios que en ellas trabajen, mediante la locación de los elementos a los grandes consorcios de inversión.

No es posible prever cuanto tiempo demandará esta etapa de trasvasamiento del capital empresario actual al capital empresario "multicelular", pero lo que parece cierto es que ello tendrá lugar, y que mientras dure ese proceso de transformación el empresario de hoy deberá afinar la óptica para saber cuál será su lugar de mañana. Dejando de lado lo que ocurra en los países socialistas y ateniéndonos tan sólo a lo que ocurrirá en naciones de mayor liberalismo económico, cuando la comunidad haya llegado a asumir la dirección de las empresas industriales y comerciales como hoy lo hace con las instituciones civiles (clubes, organismos mutuales, institutos filantrópicos, fundaciones culturales, etc.), cuando haya llegado el momento de ver el espectáculo "obreros-empresarios" afana-



Póngase a nivel europeo,  
con una contabilidad  
cómoda, moderna, ágil  
y eficaz...



Ideal para cualquier  
tipo de empresa.

PERFECTO PARA LA  
IMPLANTACION DEL  
PLAN GENERAL DE  
CONTABILIDAD ESPAÑOL

CONSULTE  
AL DISTRIBUIDOR  
EXCLUSIVO  
PARA MALLORCA



Especializada en Material Contable

San Joaquín, 70 - Teléfono 29 06 80  
PALMA DE MALLORCA

dos en el mantenimiento de su ocupación y de su ahorro, la relación entre el capital y el trabajo y aún entre las empresas y sus clientes, va a sufrir un cambio radical.

La dirección compartida distará mucho de parecerse a la que hoy se conoce: el manejo de la empresa se trasladará a cortes de extracción heterogénea, en vez de los compactos grupos actuales. Y podría ser necesaria una creciente intervención de los Gobiernos para arbitrar soluciones cada vez que las contradicciones del mercado pongan en peligro la estabilidad de una empresa: el alegato del "peligro de cierre de una fuente de trabajo" otorgará una mayor validez a esa intervención.

Para el capital, queda la interrogante de si se sentirá seguro en el refugio de las inversiones financieras, que lo resguarden del riesgo industrial y comercial. Es previsible que, ante el riesgo de sucumbir en la inacción, afronte la parte que le cabe en la regulación de las relaciones económicas que se generen. ¿Qué papel habrá de desempeñar?

Aún asumiendo una ingerencia cada vez mayor del operario en la constitución y dirección de la empresa, al capital se le abrirá aún un panorama mucho más amplio que el de un simple prestamista. Por ejemplo, podrá promover explotaciones mediante la apertura de nuevos mercados, sin necesidad de actuar en el papel de empresario; podrán crearse nuevos bienes y servicios y las condiciones que hagan deseable y factible su adquisición. Ello demandará muchos años de paciente labor para la formación de los equipos técnicos, sociólogos, investigadores, economistas, etc., con los que pueda confiadamente afrontarse el mundo de mañana, pero la formación educacional deberá ser inmediata.

Las empresas requerirán no sólo de dinero para su operación y expansión, sino también de asesoramiento y condiciones favorables que les permitan ingresar al concierto internacional. He aquí donde el capital tiene reservada su más trascendente función. Los organismos mundiales de finanzas y promoción serán los encargados de estudiar las posibilidades regionales para impulsar el desarrollo colectivo. La conquista de nuevas áreas de cultivo mediante irrigación y fertilizantes, la explotación de los desiertos y de los mares, el control del clima, de las lluvias, de las mareas, el avance de la civilización en todos los órdenes y en todos los pueblos de la Tierra, constituyen desafíos a la iniciativa humana que no han de poder ser enfrentados simplemente con la acción de los Gobiernos y los obreros, pues el capital será siempre el pivot sobre el que se asentarán sus posibilidades.

En fin, que es de suponer que la empresa sobrevivirá a todos estos embates, bien que constituida de una manera distinta la financiación de sus operaciones. Pero ello no será en absoluto un obstáculo a que las técnicas en uso para la eficiente dirección y control de las gestiones, vayan a desaparecer o perder significación: previsiblemente, ocurrirá justamente todo lo contrario.

## ALMACENES

**S&C SANCHEZ & Cía.**

«su almacén»

**CADA SEMANA UNA OFERTA ESPECIAL PARA UD.**

**VELAZQUEZ, 7-15 • J. ANSELMO CLAVE, 4-12**

# Sebastián Salas

GRASAS Y LUBRICANTES

CEPSA

REPSOL

CALVO SOTELO

PERFECOIL

ARIZONA

FINA

HOUGHTON

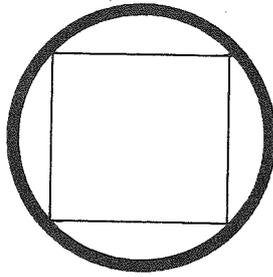


TELEFONO:

25 36 45 - 46

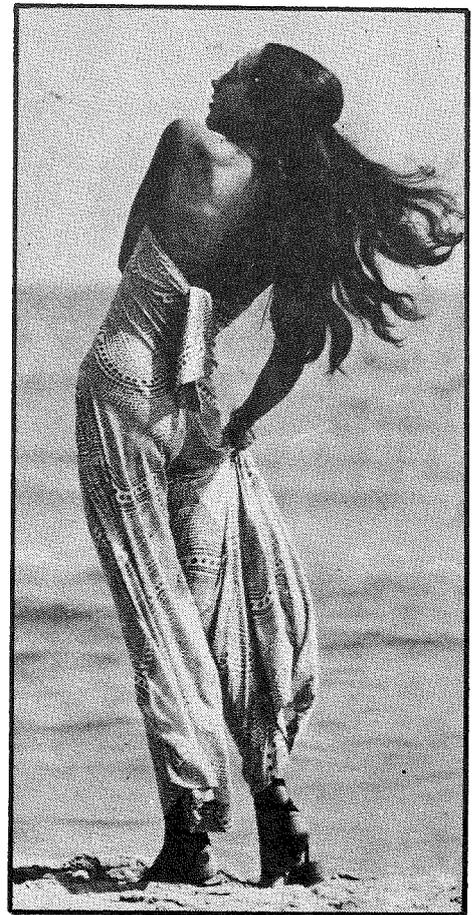
PALMA DE MALLORCA

Gremio Horneros - Manzana XXI - Parcela 19  
POLIGONO LA VICTORIA



# UNA UTOPIA

por María Isabel Cabrer



Una estadística reciente ha proporcionado el aterrador resultado de que sólo el cuatro por mil de las casadas españolas poseen estudios secundarios, que sólo el seis por ciento de los titulados universitarios son mujeres, que sólo alrededor del treinta por ciento de las mujeres matriculadas en Facultades terminan la carrera y que un porcentaje aproximado sirve para contar las que continúan el Bachillerato a partir del cuarto curso.

Aparte del panorama desolador que ha proporcionado la anterior estadística ¿qué mujeres integramos España?

Un sector importante opina que antes de lanzarse a pedir unas situaciones y unos derechos había que contar con la opinión de todas las mujeres, no sólo con la opinión de unas cuantas "que desean libertad para su libertinaje" y que están despechadas porque no encuentran marido o no se avienen con él.

Declaraciones de mujeres casadas, madres de familia y amas de casa que se encuentran muy a gusto tal como están las cosas, sin contar con lo cómodo que resulta no tener responsabilidades y que el marido se ocupe de todo lo importante, que suele ser engorroso y aburrido. Una señora del Norte de España me decía recientemente, que "la mujer en el plan que se ha puesto lo único que ha conseguido, ha sido perder su parte en los bienes gananciales del marido".



Hay que contar también con el grupo de las que consideran muy apetecible su papel de esposa-escaparate testimonio de los éxitos sociales y económicos del consorte, lo que, a cambio de muy poco —en su especial concepto de los deberes— les proporciona la ocasión de lucir joyas, abrigos de visón y vestidos de

firma y tomar parte en cruceros de lujo, hacer viajes exóticos, etc.

Tampoco es desdeñable el no menos importante grupo de las resignadas y tradicionales, las de "siempre ha sido así", "las mujeres han nacido para sufrir", tópico que inventaron los hombres para su comodidad y asimilaron y defendieron las mujeres con su resignación embrutecida. ¡Ya lo dijo S. Pablo! , sin pararse a pensar o mejor ignorando cuando y por qué lo dijo el apóstol.

Hay jóvenes que por incomprensible que parezca, no quieren oír hablar de derechos porque "ya está bastante difícil el asunto marido para irlos a espantar con derechos y libertades", las que no quieren oír hablar de Universidad ni de estudios serios porque los hombres a la hora de casarse, "las prefieren tontas".

Cuando hablamos de reivindicaciones, de derechos, de justicia, pensamos siempre en las mujeres de las grandes ciudades y en las que poseen un título universitario, una profesión responsable o unos estudios y una preparación que les permite mirar a la vida y al hombre cara a cara. Pero España no está compuesta solamente de grandes Capitales. España es un conjunto de capitales de provincia "grises", de cientos de ciudades secundarias e importantes, miles de villas y pueblos.

Prescindiendo de la opinión de esas

mujeres que defienden o ni siquiera defienden, pero aceptan rutinariamente esa continuidad en la dependencia, debemos preguntarnos hasta qué punto nos hallamos capacitadas para la libertad de decisiones, para el reconocimiento de nuestra libertad como ser humano. Porque esa misma oposición, esa indiferencia para ser reconocidas como seres libres, es una palmaria demostración de su incapacidad, denigrante para una mujer consciente pero en la que a veces se encuentran a gusto. Y nada es más injusto que imponer el voto de una minoría por el hecho de su situación de privilegio.

Tal vez fuera interesante estudiar un procedimiento que permitiera la libre elección y estableciera dos categorías de mujeres que responderían al fin y al cabo, a la realidad: mujeres conscientes, preparadas, que reivindican y aceptan la plena y absoluta equiparación con el hombre como es justo, lógico, civilizado y como preconiza la Declaración de los Derechos Humanos y hasta el Fuero de los Españoles. La otra categoría estaría formada por mujeres incapaces, cobardes, analfabetas aunque dominen la lectura y escritura. Estas podrían ascender a la primera categoría a petición propia, lo que ocurriría a buen seguro, con más frecuencia de la que cabe imaginar, porque a pocas les gustaría pertenecer a este grupo, y se considerarían obligadas a una revisión de sus ideas, a unos estu-

dios que le permitieran ascender, que a fin de cuentas sería el mejor aliciente para la revalorización de un amplio grupo, capaces en potencia, pero a las que las circunstancias y el ambiente han anclado en la rutina, el temor y las presiones externas.

No cabe duda de que tan inquietantes son las mujeres de "sociedad de consu-

mo", como las "snobs" del poder y la cultura.

¡Las presiones externas! , habría que contar con ellas, especialmente por parte de los maridos, y ello implicaría una vigilancia rigurosa para garantizar la plena libertad de acción, lo que reconozco no sería tarea nada fácil, mejor diría: una utopía.



## GRAFICAS BAUZA

Gremio Zapateros — Manzana XVI - Teléfono 25 26 28

Polígono La Victoria — *Palma de Mallorca*

*Impresión en serigrafía sobre cualquier tipo de soporte plano*

CARTELERIA :: AUTOADHESIVOS :: CAMISETAS

PANCARTAS :: CALCOMANIAS :: TEXTILES

LUMINOSOS :: BANDERINES :: PLASTICOS

# instaladora balear S. A.



*Les desea unas Felices Fiestas*

- \* INSTALACIONES INDUSTRIALES
- \* HOTELES Y APARTAMENTOS
- \* ALUMBRADOS PUBLICOS
- \* REDES DE BAJA TENSION (URBANIZACIONES)
- \* Y además su nueva sección de  
INSTALACIONES FONTANERIA  
Y CALEFACCION

- \* ESTACIONES TRANSFORMADORAS
- \* LINEAS DE ALTA TENSION
- \* ESTACIONES RECEPTORAS
- \* CUADROS ELECTRICOS

POLIGONO DE LA VICTORIA  
Calle Gran Vía ASIMA

Teléfonos 29 39 15 - 29 39 24 - 29 39 25

# I.B.E.D.E.

## Inauguración del programa de perfeccionamiento

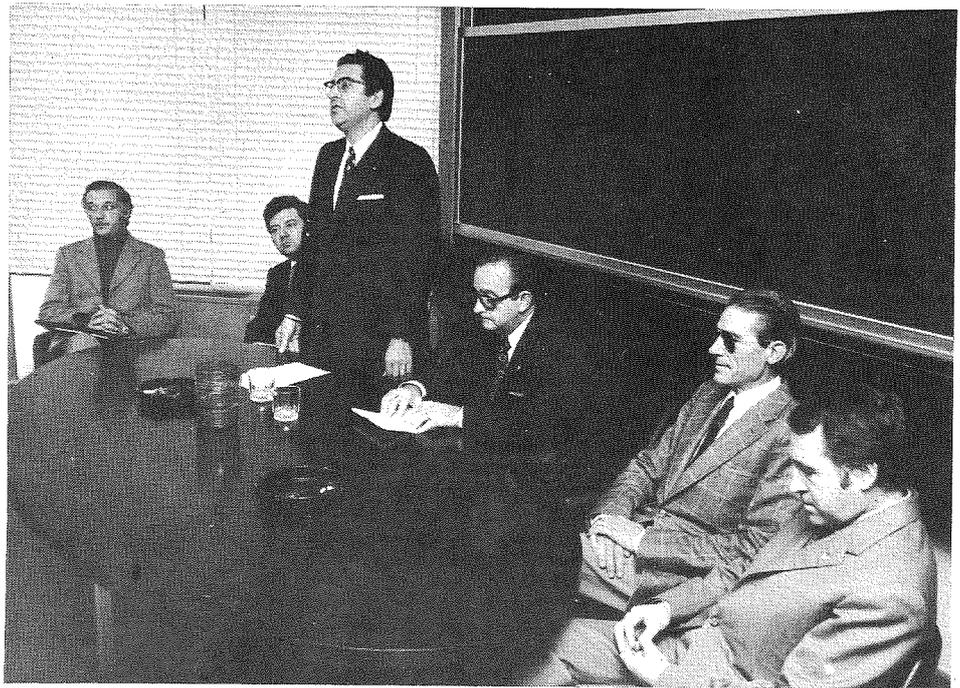
El pasado día 24 de Octubre tuvo lugar la inauguración del Cuarto Programa de Perfeccionamiento Empresarial a nivel Directivo que se ha impartido en IBEDE, (Instituto Balear de Estudios de Dirección Empresarial).

El acto fue presidido por D. Juan Capó, Secretario General del Gobierno Civil, D. Jerónimo Albertí, Presidente de ASIMA y de IBEDE, D. José de Fortuny Oñós, Delegado del Ministerio de Industria, D. Francisco Garí del Ministerio de la Vivienda y D. Damián Barceló, abogado y Miembro Fundador del Instituto.

Este Programa tiene una duración de 30 semanas y a él asisten un total de 63 empresarios y directivos de las Baleares provenientes de todos los sectores y actividades. Es un Programa destinado a perfeccionar al empresario en todas las facetas de su actividad a lo largo de 150 horas de sesiones. El método empleado es el método del caso, extraordinariamente apropiado por sus características de pragmatismo, intercambio de experiencias, etc.

D. Jerónimo Albertí, como Presidente del Instituto, abrió la sesión fijando los objetivos del Programa, y alegrándose de que, en unos momentos difíciles como los presentes, un núcleo tal calificado de empresarios y directivos se reúnan para trabajar en equipo, intercambiando sus experiencias y perfeccionándose en la toma de decisiones que, cada día, resulta más difícil.

En nombre del Excmo. Sr. Gobernador Civil de la Provincia, tomó la palabra D. Juan Capó que, tras recordar su experiencia como participante en el Programa anterior, y realizar un elogio de la labor del Instituto, dió por inaugurado el Programa que inmediatamente comenzó con la conferencia del Rdo. Antonio Oliver, sobre el tema "El hombre en el mundo".



## Nueva agencia urbana de la "Caja de Pensiones"

La "Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros" siguiendo su plan de expansión, el pasado día 31 de Octubre inauguró una nueva Agencia Urbana, en esta ocasión instalada en la Plaza París, n.º 4 (esquina Francisco Fiol y Juan).

Al acto de la apertura, en que se dieron cita numerosísimos y distinguidos invitados, estaban presentes los altos directivos de esta entidad de ahorros, amablemente atendidos por el Delegado de aquella sucursal don Antonio Maimó Malondra. Les deseamos muchos éxitos.



# BANCO DE CREDITO BALEAR

## LE OFRECE UN NUEVO SERVICIO



### La Tarjeta MULTICARD

es dinero en efectivo  
las 24 horas del día,

todos los días de la semana,  
incluso Domingos y Festivos

en cualquiera de  
los 90 Cajeros de la red.

El Banco de Crédito Balear, junto con otros Bancos concertados,  
le ofrece 90 Cajeros Permanentes en las siguientes poblaciones:

ALBACETE Bco. Popular Español	ELCHE Bco. Popular Español	MADRID Bco. Popular Español (12 cajeros permanentes)	SANTA CRUZ DE TENERIFE Bco. Popular Español
ALICANTE Bco. Popular Español (2 cajeros permanentes)	FUENGIROLA * Bco. de Andalucía	* Bco. de Andalucía (2 cajeros permanentes)	SANTANDER Bco. Popular Español
BADAJOS Bco. Popular Español	GIJON Bco. Popular Español	MALAGA Bco. Popular Español (2 cajeros permanentes)	SEGOVIA Bco. de Castilla
BARCELONA Bco. Popular Español (8 cajeros permanentes) * (4 cajeros permanentes)	GRANADA Bco. Popular Español (2 cajeros permanentes)	MARBELLA * Bco. de Andalucía	SEVILLA Bco. de Andalucía (2 cajeros)
BENIDORM Bco. Popular Español	HUELVA * Bco. de Andalucía	MURCIA Bco. Popular Español (2 cajeros permanentes)	* TARRAGONA * Bco. de Crédito Balear
BILBAO Bco. Popular Español (2 cajeros permanentes)	HUESCA Bco. Popular Español	OVIEDO Bco. Popular Español	TOLEDO Bco. Popular Español
BURGOS Bco. de Castilla	IBIZA Bco. de Crédito Balear Av. España, 1	PALMA DE MALLORCA Bco. de Crédito Balear Pza. de España, 20 Pza. de Cort Av. Jaime III	TORREMOLINOS (MALAGA) Bco. Popular Español
CACERES Bco. Popular Español	JAEN Bco. Popular Español	PAMPLONA Bco. Popular Español	VALENCIA Bco. Popular Español (6 cajeros)
CADIZ * Bco. de Andalucía	JEREZ DE LA FRONTERA * Bco. de Andalucía	PONTEVEDRA Bco. de Galicia	VALLADOLID Bco. de Castilla
CARTAGENA Bco. Popular Español	LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Bco. Popular Español	PUERTO DE LA CRUZ Bco. Popular Español	VIGO Bco. de Galicia (2 cajeros)
CASTELLON Bco. Popular Español	LEON * Bco. Popular Español.	SALAMANCA Bco. de Castilla	VITORIA Bco. de la Vasconia
CIUDAD REAL Bco. Popular Español	LERIDA Bco. Popular Español	SAN SEBASTIAN Bco. Popular Español (2 cajeros permanentes)	ZARAGOZA Bco. Popular Español (2 cajeros)
CORDOBA * Bco. de Andalucía	LOGROÑO Bco. Popular Español		

\* CAJEROS PERMANENTES QUE  
ENTRARAN PROXIMAMENTE EN  
FUNCIONAMIENTO.

INFORMESE EN CUALQUIER OFICINA DEL



BANCO DE CREDITO BALEAR

# Eco de la inauguración de las nuevas instalaciones de **Corbero** en Baleares



El pasado viernes día 25 de Octubre se celebró la bendición e inauguración de las nuevas instalaciones de CORBERO, S.A. ubicadas en el Polígono "La Victoria" de nuestra Ciudad, poniéndose de manifiesto, en los distintos parlamentos, la gran satisfacción y significación que ello tenía para la Empresa.

Asimismo se hizo referencia a la nueva política comercial y técnica que CORBERO se había planteado para un próximo futuro.

\* \* \*

Entre los más grandes proyectos

realizados por esta firma hay que destacar la adquisición realizada conjuntamente con el Banco Industrial de Cataluña de una participación mayoritaria de DOMAR, S.A., importante fábrica situada en Martorellas, cerca de Barcelona, en donde se fabrican, únicamente, máquinas lavadoras.

\* \* \*

Así como en el ejercicio anterior se lanza las calderas a gas para agua caliente, se prevé para principios del próximo año 1975 disponer de los calentadores eléctricos de acumulación, "Termos", así como de lavadoras

superautomáticas, con la marca Corbero.

\* \* \*

Los numerosos usuarios de los afamados electrodomésticos CORBERO, está de enhorabuena con la inauguración de estas nuevas instalaciones ya que ello representa una seguridad en los servicios post-venta, tan cuidados y técnicamente atendidos por personal experto.

Deseamos que CORBERO, S.A. siga por la emprendida línea ascendente de buena fama, afianzada por su calidad y los numerosos servicios que presta al público balear.

Nuestra sincera enhorabuena.

Con gran solemnidad y muchísimos y distinguidos invitados fueron inauguradas el pasado 24 de Octubre, las modernísimas instalaciones de "Galerías Preciados", en la Avenida Jaime III, de esta Ciudad.

Con una sencillez que contrastaba con la grandiosidad de la instalación y la presencia masiva de la alta sociedad palmesana, tuvo lugar el acto de la apertura.

En la segunda planta sótano, entre la numerosa cantidad de mesas, magníficamente dispuestas para el cóctel, se reunieron unos 1.500 invitados para escuchar las palabras de salutación del vice-presidente de Galerías Preciados, don José Manuel Fernández, el cual dijo lo siguiente:

Una indisposición —de la que afortunadamente va recuperándose— ha privado a nuestro Presidente y fundador, D. José Fernández Rodríguez del placer de darles hoy, personalmente, la más cordial bienvenida a Galerías Preciados, así como agradecerles la gentileza de haber aceptado nuestra invitación a este acto inaugural. Permítame hacerlo yo en su nombre, así como en el del Consejo de Administración, Dirección y de todo el personal de la Casa.

Hacía ya mucho tiempo que acariciábamos la idea de establecernos en esta bella e histórica ciudad, de tan elevado nivel económico y cultural, y de tan pujante desarrollo, pero hasta ahora no se nos presentó la oportunidad de

hacer algo que pudiera ser digno de ella.

Queremos aprovechar esta ocasión para agradecer públicamente a las dignísimas Autoridades que hoy nos honran con su presencia su valiosa ayuda y cooperación durante el enfarragoso período de las obras. Y a los vecinos de la zona, su comprensión y estoica paciencia ante las molestias y ruidos involuntariamente causados por las músicas.

Muy brevemente, para no cansarles con tecnicismos, les daremos algunos datos sobre este nuevo centro comercial que hoy ofrecemos con gran ilusión, en rendido homenaje de admiración y simpatía a la ciudad de Palma.

La superficie total construida es de 27.000 mts.<sup>2</sup> de los cuales 14.500 se destinan a la

## INAUGURACION DE «SERESCO»

Un especializado centro dedicado a la técnica de la informática fue solemnemente inaugurado en nuestra ciudad, el pasado día 15 de Octubre.

Este nuevo centro de cálculo que ofrece un completo servicio para el perfeccionamiento y desarrollo de las empresas, sea cual sea su índole, se conoce con el nombre de "Seresco, S.A.", con sede en la calle San Jaime, 33 y su objeto es atender el amplio campo de servicios informáticos para el desarrollo económico de toda la provincia balear.

En representación de "Seresco, S.A.", y de su Presidente del Consejo de Administración, don Antonio Guerín Tarafa, atendió a los numerosos y distinguidos invitados al acto inaugural el Vice-presidente del citado Consejo don Manuel Cerdeña Coma asistido de sus más directos colaboradores y del Director del Centro de Palma, don Gabriel A. Salom Cifre.



En estas dependencias de "Seresco" observamos varios ordenadores I.B.M. y G.E., de los cuales llamó la atención el que constantemente está conectado con un fabuloso cerebro electrónico radicado en Barcelona. Las actividades más importantes a que se dedicará este nuevo centro están relacionadas con: Centro de Cálculo, Registro de datos, Formación en Informática, Software y Asistencia en Informática, y Servicios a Corporaciones Municipales. Diez empresas de Informática están asociadas con "Seresco" cuyo centro dispone de oficinas en Madrid, Barcelona, Bilbao y, en la actualidad, en Palma de Mallorca.

Todas las instalaciones están magníficamente ambientadas

y dispuestas para prestar un valioso servicio a la problemática empresarial. Así, al menos lo hizo constar el Vice-presidente del Consejo de Administración al dirigirse a todo el público asistente ofreciéndose con verdadera voluntad de servicio para que con la experiencia de "Seresco", a lo largo de su dilatada vida, y los programas de uso inmediato de que dispone, así como la seriedad y categoría de su personal hacen que su presencia en Mallorca redunde en beneficio de las empresas que se precien de modernas y avanzadas, al mismo tiempo que deseen conocer, al día, el estado económico de la marcha de sus negocios y que les permita la toma de objetivas decisiones con el mínimo coste posible sustituyendo pesadas cargas fijas por módicas cantidades que entran de lleno en el campo de gastos variables.

Seguidamente el Sr. Alcalde de Palma agradeció el ofrecimiento del Vice-presidente de "Seresco" y se sintió muy honrado —dijo— en contar con "Seresco" en nuestra Ciudad deseando que, efectivamente, sea una gran ayuda para las empresas baleares.

Al final se brindó por el éxito de este Centro de Cálculo de Palma que tan buenos servicios se espera del mismo.

Nos unimos a las felicitaciones que indudablemente recibieron con motivo de su puesta en marcha e igualmente les deseamos muchos aciertos entre las empresas comerciales de nuestra provincia.

## GABRIEL VICENS

CARPINTERIA - EBANISTERIA - DECORACION  
(G. E. D.)

Empresa de prestigio ofrece calidad

Gremio de los Herreros — Manzana 10  
Polígono Industrial La Victoria  
Teléfonos 25 11 22 - 25 11 88  
Palma de Mallorca

# ar en los demás



venta. Se crean 600 nuevos puestos de trabajo, de los cuales un 85% son mallorquines. Esperamos que en tiempo breve sean el 100%, incluidos los puestos directivos.

La estación eléctrica de transformación es capaz de suministrar luz a una población de 40.000 habitantes. Existen 18 tramos de escaleras mecánicas. Solo el tramo que va del sótano a la 3.<sup>a</sup> planta tiene capacidad de transporte de 240.000 personas por jornada. Para que se hagan una idea: toda la población de Palma podría ser transportada por esta batería de escaleras en 8 horas.

El sistema de seguridad contra incendios es el más moderno, y de absoluta eficacia. Existe una red de "sprinklers" automáticos, y otra de detectores de humos.

El aire de ventilación se renueva en un 100 por cien, y es purificado y filtrado al entrar. La planta frigorífica da una potencia total de cuatro millones cuatrocientas mil frigorías por hora.

En suma: desde hoy cuenta Palma con un gran Almacén que física y técnicamente estará a la altura de cualquier gran almacén europeo.

Y antes de terminar desearía enviar a todos nuestros queridos colegas —muchos de los cuales se hallan aquí presentes— un saludo muy cordial. En franca, abierta y desinteresada colaboración con ellos deseamos servir cada día mejor y más eficazmente a ese público que nos honra diariamente con su presencia y al que debemos nuestra propia existencia.

Han tomado ustedes posesión de Galerías Preciados.

¡Bienvenidos a casa!

Muchas gracias.

En nombre de la Ciudad contestó el Alcalde, señor De la Rosa que dejó sentado el

reconocimiento de Palma al poder contar con esta magnífica instalación y el hecho de que gente mallorquina haya pasado al servicio de la plantilla de "Galerías", lo que significa la cobertura de un gran número de puestos de trabajo.

Con estas palabras del Alcalde finalizó el acto oficial pasando todos los invitados a degustar el bien servido bufet preparado especialmente por el servicio del Restaurante de "Galerías Preciados".

Hicieron los honores del acto, juntamente con el mencionado Sr. Fernández, don Angel

Polo, Director de esta sucursal de Palma, don Carlos Jiménez, Director de Personal, don José Luis Botas, Director de los Servicios Técnicos, don Carlos Arriaga, Director de Ventas y don José Planet, Delegado del Servicio de Crédito, entre otros.

A todos los invitados se les entregó el magnífico Boletín de "Galerías Preciados", correspondiente al mes de Octubre, del que es Director, el inquieto y dinámico, don Enrique de Colsa. A las señoras se les obsequió con un regalo de perfumería y unas rosas.

Es ésta la sucursal número 18 que "Galerías Preciados" abre en España. Una vez más esta gran cadena comercial demuestra que el auténtico comercio es el arte de servir y pensar en los demás para seguir expansionándose como lo viene haciendo con orgullo "Galerías Preciados". Una empresa como ésta, pionera del buen hacer comercial español y que este año cumple su 40 aniversario, ha venido a Palma a trabajar y a servirnos. ¡Bienvenido sea! : Que su plan de expansión continúe tan arrollador, como lo están demostrando las realizaciones en marcha y las próximas inauguraciones en Oviedo, Granada y Alicante.

"No queremos que digan que nosotros somos los mejores, ni mucho menos lo pensamos —dijo en cierta ocasión el Sr. Arriaga, Director de Ventas— pero sí puedo afirmar que nuestra jornada de trabajo es de nueve días a la semana, pues vivimos por y para "Galerías" en cada momento. Esta es la clave de nuestro triunfo".

Y así es y así son los resultados. Un ansia de trabajar en equipo, unos afanes de perfeccionarse y ampliar conocimientos, unos deseos de servir y sobre todo unas altas miras en pensar en el cliente.

El numerosísimo público que desde la inauguración ha visitado estas modélicas instalaciones se ha percatado que su propaganda está fundada en la veracidad de sus ofrecimientos.

Deseamos que su establecimiento entre nosotros sea halagüeño y que "Galerías Preciados" de Palma no sea una sucursal más, sino el fiel exponente de lo que es y ambiciona esta popular cadena que tiene el arte de servir y pensar en los demás.





# CAJA DE PENSIONES PARA LA VEJEZ Y DE AHORROS

CAJA GENERAL DE AHORROS

60 Oficinas en Baleares al servicio del  
Ahorro y del Crédito

## **OFICINAS EN PALMA: DELEGACION GENERAL DE BALEARES COLON, 20**

Agencia Urbana	SANTA CATALINA. Pl. Progreso, 62	Agencia Urbana	RDO. ORTEGA, Gral. R. Ortega, 35
"	" PUERTA SAN ANTONIO, J.A. CLAVE, 21	"	" EL TERRENO, Calvo Sotelo, 241
"	" PLAZA MORAGUES, PL. G. Moragues, 10	"	" SON GOTLEU, Tomás Rullán, 157
"	" PLAZA FLEMING, PL. A. Fleming, 10	"	" ANTONIO MARQUES, Antonio Marqués, 24
"	" ES FORTI, Rodriguez Méndez, 32	"	" SAN JORDI, San Jorge, 55
"	" VIA ROMA - OLMOS, Olmos, 141.	"	" EE ARENAL, Salud, 2
"	" VIRGEN DE LLUC, Aragón, 905	"	" PLAZA PARIS, Pl. París, 4

**AL HABLA**  
*con...*  
**DON JUAN**  
**PERERA MEZQUIDA**

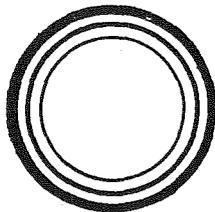
El Instituto Balear de Psicología del Estudio General Luliano (I.B.P.S.), desde hace 4 años, viene prestando una importante ayuda a la empresa mallorquina asesorándola en problemas de personal y realizando para ella funciones de selección y promoción. Al objeto de conocer más detalles sobre estos servicios entrevistamos a su Director, D. JUAN PERERA MEZQUIDA, psicólogo.

—En que aspectos de la gestión humana de la empresa colabora especialmente este Instituto?

—En las de selección, formación y promoción de personal.

**Seleccionar** o sea estudiar técnicamente las cualidades que un puesto de trabajo requiere y buscar la persona más apta para desempeñarlo. **Formar**, es decir prepararlo para un óptimo rendimiento. **Promocionar** es encauzar, dentro de la misma empresa, las ansias de superación profesional y humana de sus hombres y lograr, en suma, un mayor nivel de rendimiento y satisfacción laboral.

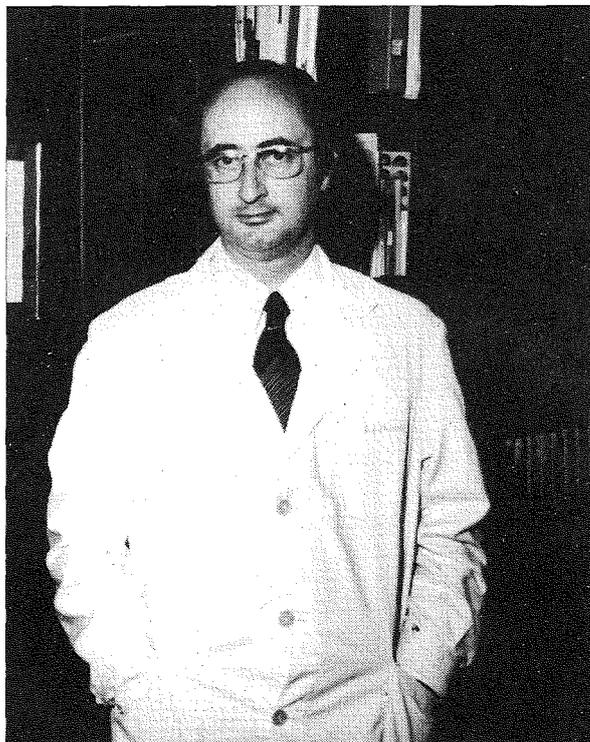
# Una nueva técnica para la selección



—¿Son estos servicios rentables para una empresa media?

—No sólo rentables, sino imprescindibles. El seleccionar uno mismo supone para el empresario invertir un tiempo, supone además cargar con un riesgo, una responsabilidad, y una incógnita ante el resultado.

Este Instituto dispone de tiempo, y



de técnicos especialistas que se responsabilizan de la selección. Garantizando además mediante contrato, que los candidatos presentados cumplen las exigencias del puesto.

—¿Quién hace y en que se basa una selección?

—La selección debe realizarla exclusivamente en este campo ha hecho muchos estragos e inducido a errores lamentables. Es necesario legalizar y esclarecer estas situaciones a fin de evitar actuaciones improcedentes. La selección supone un **profesiograma**, es decir, un estudio detallado del puesto de trabajo, y sobre todo un **examen-psico-profesional** de los aspirantes o candidatos al puesto, que solamente puede realizarlo un técnico.

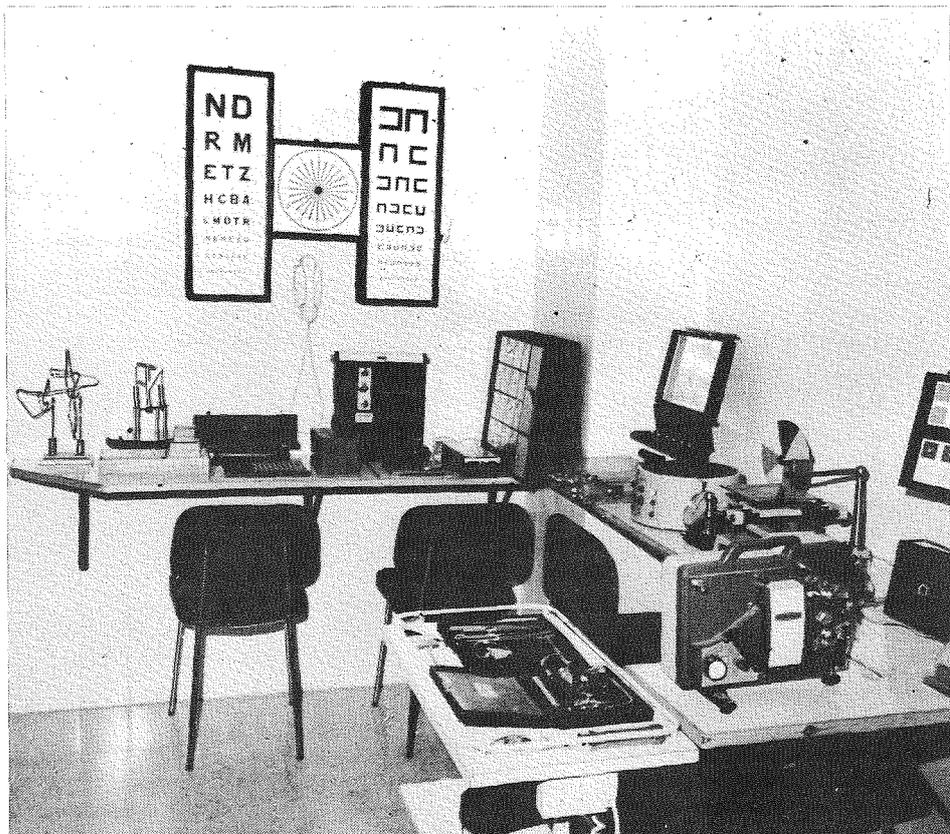
—¿Se dice Sr. Perera, que los tests se equivocan y que en América ya no se utilizan?

—Esto no es exacto. Los tests son solamente instrumentos de medida que si cumplen los requisitos psico-métricos de validez y fiabilidad, son de gran valor diagnóstico y proporcionan datos muy interesantes sobre la capacidad intelectual, y sobre la personalidad de un individuo.

En América se utilizan y se siguen utilizando. Sin embargo en selección y promoción no todo son los tests. Hay otras técnicas muy importantes que nosotros venimos utilizando desde hace algún tiempo en Palma.

—¿En qué consisten estas técnicas?

—Fundamentalmente se reducen a



técnicas basadas en la dinámica de grupos: **planteamiento de un caso** o problema que los candidatos a un puesto deben abordar, juzgar, criticar y resolver; y una larga **entrevista** que debidamente preparada por el psicólogo va encaminada a un estudio de motivaciones para el puesto y un esclarecimiento de los puntos nucleares de la historia o exploración del sujeto.

—¿Los candidatos responden a los anuncios de prensa o desconfían de un gabinete de selección?

—Mire Vd. los buenos candidatos prefieren acudir a un gabinete de selección por la misma razón que la empresa fuerte y organizada acude también a él: saben que se procede con rigor científico, no valen los enchufes, que gana el mejor, y que los puestos y los ingresos valen la pena.

—¿Qué hacen Ustedes cuando no se presentan candidatos aptos para un determinado puesto de trabajo?

—Esto es frecuente. Piense que es el problema más difícil de resolver en Mallorca. Estamos preparados técnicamente y científicamente en nuestro gabinete para hacer la selección, pero es frecuente que los candidatos que se presentan para cubrir un puesto no tengan la preparación profesional o la categoría humana

necesaria. En algunos casos continuamos la gestión en la península, pues para ello disponemos de las conexiones necesarias.

Y aquí ponemos punto final a una charla, que dada la simpatía del entrevistado, podía haberse continuado por mucho más tiempo.

—No se olvide de hacer constar —nos dice cuando ya nos despedíamos— que

los asociados de ASIMA disfrutan de unas condiciones muy ventajosas para la selección de personal.

Así lo hacemos constar al mismo tiempo que anotamos su teléfono, 27-36-14, por si alguien desea comprobar las excelencias de este Instituto dirigido por el Sr. Perera, a quien le damos las gracias por su estimable información.

# AGYO S. A.

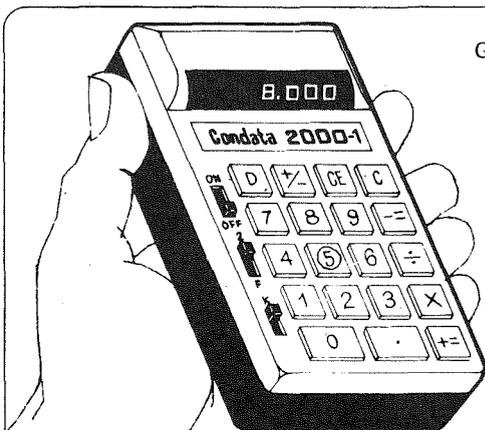


**ASCENSORES  
MONTACARGAS  
EQUIPOS ELEVADORES ESPECIALES**

*Les desea unas felices Navidades  
y próspero Año Nuevo,  
al mismo tiempo que les ofrece su*

**Nuevo Domicilio:**

Pons y Gallarza, 9 y 13  
Teléfono: 29 41 12  
Palma de Mallorca



**Garantía total  
un año  
y servicio  
asistencia  
post-venta**

## Calculadora Condata 2000-1

Se trata de una calculadora electrónica con pilas y red.

- Las cuatro operaciones
- Coma flotante
- Constante
- Cálculos en cadena
- Porcentajes
- Provista de lujoso estuche

12 MODELOS Y MARCAS DISTINTAS.

**PRECIO OFERTA  
ESPECIAL 3.340**



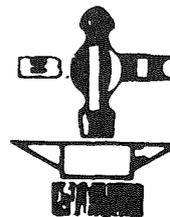
PLAZA CUARTERA, 17  
Tels. \*21 78 46/47 - 22 53 48

Gral. Primo de Rivera, 37/Tel. 22 53 15  
PALMA DE MALLORCA

SUCURSALES  
Grat Franco, 39/Tel. 3 10 INCA  
Juan Prohens, 16 \*MANACOR

# TALLERES

CONSTRUCCION DE  
CARPINTERIA METALICA Y CERRAJERIA DE  
MIEMBRO FUNDADOR



**B. B. B. S. A.**

**Teléfonos**  
\*25 32 19  
25 67 61  
25 45 72

## CARPINTERIA METALICA Y CERRAJERIA DE LA CONSTRUCCION

**Calle Gremio de Carpinteros  
Polígono "La Victoria"**

**PALMA DE MALLORCA  
(Balears)**



# Los polos negativos de 1974, o lo que pudo haber sido y no fue



A la hora de resumir un año siempre se tropieza uno con el inconveniente de la polivalencia de temas que le obligan a seleccionar y luego, al final, se queda con la duda de si la selección ha sido acertada o no. Ocurre igual que cuando se pretende afirmar —cosa absurda, por demás— que tal mujer es la más guapa del mundo, tal música es la mejor, o tal director de cine es el mejor de toda una época. Semejantes afirmaciones cuentan siempre con el peligro de no ser otra cosa que hiperboles para salir del paso, porque lo absoluto en algo, no existe. Ser absolutamente el mejor no cabe. Ese absolutismo es posible sólo en competición, pero dejando ese apartado que llamamos competición, nos quedamos con una figura abstracta sin pies ni cabeza.

Con los temas de un año en una ciudad como la nuestra ocurre también que el relativismo manda. Para unos el tema tal será el de mayor preponderancia y para otro no lo será. Así que no queda otro remedio que ser subjetivo y hacer la particular elección y selección. Con ella, sin embargo, hay algo esencial: lo negativo, porque hablar de lo positivo poco importa. Lo que fue y acabó bien no es noticia. No hay que enmendar planas en aquello que es bueno. Donde hay que enmendarla es en lo negativo para que no haya repeticiones. Y a eso vamos.

**Feria de Muestras.**— Lo de las Ferias de Muestras —se llamen así o Expos— ha sido triste como cabía suponer. Triste porque fallaron los hombres que debían arrimar el hombro. La Feria de Muestras en su edición de Noviembre tenía que llevarse a cabo, pero no se hizo. ¿Razones? Han sido aducidas varias, entre ellas las referidas a un aplaza-

miento para un resurgir más vigoroso. A nosotros, la verdad, esto nos parecen contemporizaciones como la copa de un pino. Un modo de ganar tiempo para ver si la cosa, de un modo u otro, se puede salvar... Pero no se salva. Ya verán ustedes como no se salva. Y ojalá nos equivoquemos. La Feria —o las Ferias de Muestras— no se salvarán porque, de entrada y por una regla de tres muy compleja, tienen muchos enemigos y muchas personas asépticas y también apáticas que han dicho pestes de las Ferias. Unas veces que si “Feria del bocadillo”, otras que si “Feria de productos que están en las tiendas” y otras que “los emplazamientos y tal”. Al final de todo, las Ferias no han hecho otra cosa que dar bandazos capeando un temporal alevoso y premeditado. ¿Qué incógnitas había en ese problema de las Ferias? No hay quien lo sepa. Es la misma incógnita del famoso e inventado “Watergate”; había que cargarse a un señor y se lo cargaron. Las Ferias no son gratas y hay que acabar con ellas. Totalmente negativo, pero cierto.

por  
Manuel Santolaria

**Teatro Principal.**— ¿Qué les vamos a contar que ustedes no sepan ya sobre el viejo y aburrido tema del Teatro de la calle Navarra? Un buen día se procedió a su cierre por razones de reforma —se dijo— y ya nunca más se supo. Saben ustedes bien que el Teatro Principal es de la Diputación Provincial. Ello nos permite suponer que el organismo de la calle General Goded, debe tener, como mínimo, un interés por la cultura, por el fomento de algunas de las siete artes conocidas... sin embargo, la Diputación, en todo el tiempo transcurrido desde el cierre del teatro, no ha dado ninguna clara muestra de hacer algo para la reapertura del local. Al principio —se dijo— que hacían falta treinta millones





para ponerlo a punto. También nos lo dijo un arquitecto en plan confidencial hace algún tiempo. Pero lo de los treinta millones, con el paso de los años, con la coyuntura económica desfavorable —y antes de la coyuntura antes de que los arabes nos hicieran la pascua con lo del petróleo— los treinta millones iniciales son mucho más y si antes la Diputación no tenía treinta, menos cabe suponer que tenga sesenta. Es la inflación. El duro de ayer ya no es el duro de hoy. Y no hay que darle vueltas. El tren de la oportunidad está pasando y la Diputación no lo coge ni en marcha. Así el Teatro Principal, el pobre, se queda en el andén del tiempo aguardando a que las ratas lo conviertan en fosfatina. ¿Es todo ésto negativo y abúlico? Evidentemente lo es. Y no hay quien lo ponga en duda.

**Feria de Ramos.**— Ustedes pensarán —lo están pensando ya— que este tema es de muy poca monta. Y puede que tengan razón. Lo que es infantil es de poca monta... para nosotros, los mayores. Pero la Feria de Ramos, sea o no de poca monta, es algo que existe, algo que hemos convertido en elemento de quita y pon, en algo de aquí lo pongo ahora y mañana ya veremos. Esto, lógicamente, es una falta de seriedad soberbia. Y los feriantes andan con el ceño fruncido un año sí y otro también.

No podríamos afirmar de un modo categórico que la Feria sea útil hoy en una ciudad como Palma, que cumpla un servicio como lo cumplía hace veinticinco años. Pero al margen del ser o no ser útil, habría que tomar alguna decisión respecto a ella. El Ayuntamiento, que es quien entiende sobre el tema, debería definirse en algún sentido, no aplicar paños calientes cada temporada con habilitación de terrenos a precario para los feriantes asegurándoles que al año siguiente todo se arreglará cuando se sabe de antemano que doce meses pasan pronto y la cosa seguirá igual de triste y descompuesta. Al Feriante hay que decirle sí o no y que luego tome rumbo. No hay que engañarle. Hay que sacar consideraciones a nivel de calle y estimar si la Feria interesa o no. Hacerlo en serio y bien. Porque lo que hasta el momento se hace es engañar alevosamente a esa gran familia que son los feriantes. Y esto, ni es sano ni es humano ni serio. El feriante merece también atención por muy trashumante que se le considere. ¿O no?

**Basuras y suciedad.**— Lo de las basuras en Palma es tema viejo, con muchos vicios y defectos y tan negativo como la propia crítica del vecindario.

Casi como un slogan más, como una bandera de la anti-propaganda, se dice incluso con cierto énfasis, que Palma es una ciudad sucia. En ciertos sectores

existe por añadidura un regusto al decirlo, un regusto que va dirigido a cargarle las culpas al servicio de limpieza. Parecen decir: Palma está sucia porque el servicio no funciona. Y esto, señores, no es ni toda ni buena parte de la verdad. Palma está sucia por muchas razones y no todas derivadas de un servicio mas o menos deficiente.

Es negativo y doloroso afirmar que el servicio no funciona. Es gratuito, incluso. Es faltar a muchas verdades. Es una simple y llana calumnia y vamos a explicarnos un poco mejor.

Haría falta primero contemplar —como nosotros contemplamos cada día— la desidia, la falta de civismo de gran parte del vecindario de Palma a la que le tiene absolutamente sin cuidado echar los desperdicios en plena calle por aquella estúpida razón (?) de que la calle es de todos y yo en la calle hago lo que me da la gana. Habría que detenerse un poco en esas cantidades industriales de desperdicios que van desparramando las empresas de lo que sea, que tienen sus portales repletos de envases durante todo el día y no se preocupan, al terminar su jornada, de dejar la calle limpia. Esos señores piensan —si es que piensan algo al respecto— que ya pasarán los de la basura y lo recogerán, que para eso cobran y es su obligación.

Por ahí comienza a estar claro que falla el vecindario en el aseo de la ciudad. Y desde el otro aspecto, el de la empresa, no deja de ser cierto que se hace una recogida rápida y deslabazada, a destajo diríamos mejor, dejando residuos por todas las calles. Es también cierto que el llamado hombre de la escoba y el carrito funciona poco y mal... Y en algunos sectores de la ciudad no funciona de ninguna manera, cosa que es mucho más triste.

El celo que despliegan los guardias municipales en denunciar coches mal aparcados, deberían incrementarlo en vigilar al vecino incivil bloc en mano y las denuncias serían la tira...

De lo contrario sin eso y sin una mentalización a nivel de colegio, estamos perdiendo el tiempo.

 **cristalería oliver, s.a.**

CRISTALVER

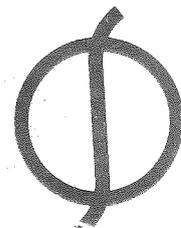
ALMACENISTA INSTALADOR DE VIDRIO PLANO

Domicilio Social y Oficinas: C/. Adrián Ferrán, 55 - 1º Telf. \*27 12 94 - PALMA DE MALLORCA Almacenes: C/. Adrián Ferrán, 55 A y B - PALMA DE MALLORCA - SUCURSAL EN SOLLER: C/. José Antonio, 189.

# Automoción Balear, S. A.



CONCESIONARIOS DE COMERCIAL *Pegasso* S. A.



Calle Premio Carpinteros, 35 - Polígono de la Victoria  
Teléfonos 25 53 43 - 44 - 45  
PALMA DE MALLORCA

## El rentable J-4 de SAVA:

Un vehículo de transporte  
con las ventajas de un turismo

MICROBUS.- 8 plazas + conductor.



## 3060-L El camión indicado para obras y construcciones



# El Banco de Santander le propone: Suba a nuestro tren y decidamos la fórmula de Ahorro-Inversión adecuada a sus necesidades.

El Banco de Santander le propone avanzar juntos. Una sólida y potente máquina empuja más y más adelante. Una experimentada máquina que arrastra consigo una gran variedad de posibilidades de ahorro-inversión. Posibilidades de ahorro-inversión que se adaptan a sus necesidades y lo suficientemente ágiles como para pasar de una inversión a otra si sus necesidades cambian. Tenemos un camino para ese dinero que se guarda para una eventualidad futura o para el que aún no tiene destino fijo. Y otro para el pago que tiene que efectuar dentro de 3 meses.

**El Banco que avanza con rapidez  
le propone avanzar juntos**



**BANCO DE SANTANDER**  
El Banco de sus inversiones

Y otro más para ese dinero que ha juntado lentamente para una compra importante, al que añadiremos, si lo desea, un crédito.

No importa cuál de las fórmulas utiliza para subir a nuestro tren: Cuenta Corriente, Ahorros, Imposiciones a plazo fijo, Fondos de inversión... Lo importante es no perder el tren. Vamos, ¡Suba! Decidamos de forma conjunta la fórmula de ahorro-inversión, según sus deseos (obtener una renta, formar un capital, recuperar rápidamente lo invertido, cubrirse de la inflación, etc.), tenemos un destino común: progresar.

- envíenme folleto
- explíquenme personalmente cómo puedo avanzar con el Banco de Santander

Nombre: \_\_\_\_\_

Apellidos: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_

Población: \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

Recorte y envíe este cupón a:  
Banco de Santander Alcala 37 Madrid 14