



EDITORIAL  
PRENSA ESPAÑOLA

SUSCRIPCIÓN  
DE A B C: MADRID  
Y PROVINCIAS. TRES  
MESES. 58.50. REDAC-  
CIÓN Y ADMINISTRA-  
CIÓN: SERRANO, 61.

MADRID. APARTADO NUMERO. 43. TELE-  
FONO 25 19 59

## CIENTO SIETE KILOMETROS MAS

Ciento siete kilómetros más. En verdad, quisiéramos repetirlo muchas veces al año. La red española de ferrocarriles cuenta con 107,84 kilómetros más, que unen a Zamora con la Puebla de Sanabria, a través de diez nuevas estaciones y cruzando el río Esla por uno de los viaductos más importantes de Europa en su clase. Con ello se inaugura el primer tramo de una línea de excepcional importancia, que arrancará a Galicia del marginal arrinconamiento a que la reducía la vieja, quebrada e interminable línea de Monforte. La distancia Madrid-Santiago se acortará en 242 kilómetros. Y Vigo, Orense y Pontevedra estarán 159 kilómetros más cerca de la capital de España. Si a esta disminución de las distancias se añade la perfección del nuevo trazado y el consiguiente aumento de velocidad, se comprenderá el ahorro de horas que la nueva línea permitirá hacer al tráfico del Noroeste con el resto de la Península.

Pero la obra recién inaugurada por el Jefe del Estado tiene algo más que una significación regional. La red española de ferrocarriles, además de anticuada y de deteriorada en su supraestructura, figura entre las menos densas de la Europa occidental. Si los belgas cuentan con casi un kilómetro de vía por cada tres kilómetros cuadrados, nosotros apenas disponemos de la misma longitud para cada treinta y ocho kilómetros. Bélgica es el país de mayor densidad de vías férreas, pero la comparación nos sería también muy desfavorable con otros países, como Inglaterra, Holanda, Alemania y Francia.

Pese a los nuevos medios de transporte, el ferrocarril continúa siendo la arteria fundamental para el tráfico de mercancías. Y la movilidad de éstas es un índice de la intensidad económica de una nación. España necesita multiplicar su red de ferrocarriles, mejorar lo que ya existe y aumentar el tráfico. Cada nuevo kilómetro es un enriquecimiento real y concreto del país. No hay retórica tribunicia que pueda sustituir a esos monótonos trazos de hierro que, salvando cauces y quebrando la orografía, se clavan para siempre sobre las cartas geográficas. La vida nacional, tantas veces pródiga en frases, y prometedora en demasía, ha padecido una desesperante lentitud para las realizaciones concretas. Son muchas las obras públicas españolas que tienen "historia" y que han ido envejeciendo antes de verse concluidas. Les ocurrió lo mismo que a nuestras catedrales. Y se les han ido superponiendo estilos y nombres diversos. Estos hechos son lamentables no sólo por lo que tienen de económicamente absurdos, sino por lo muchísimo que revelan. Hay casos probablemente únicos en occidente, como el del puente sobre el río Ezaro, ante cuyas riberas esperaron durante lustros—da vergüenza contarlos—dos tramos de carretera ansiosos de unirse. Y el hecho es grave por lo que tiene de simbólico.

También el ferrocarril Zamora-Puebla de Sanabria tiene un valor simbólico que rebasa la cordedad de su kilometraje. España está aprendiendo que lo que importa no es decir, ni siquiera ser, como creían nuestros abuelos, sino hacer. Cada nueva turbina que gira, cada émbolo impelido por primera vez, cada carril trabajosamente tendido sobre lo que era peñascal o páramo, tiene que encontrar un eco de optimismo y de gozo en el corazón de todo español.

Nuestro silencio ante otras elocuencias vanas es la mejor justificación y revalorización de la alegría honda que sentimos al saber que, desde hace unas horas, hay diez pueblos españoles que han reforzado los lazos de la sangre, de la cultura y de la tierra con la curva y elástica tensión de un fuerte carril de hierro.

## LOS SALARIOS, LOS PRECIOS Y LA RENTA NACIONAL

La sola enunciación de las palabras que titulan este editorial plantean un problema de tal envergadura, que quizá podríamos decir, sin temor a errar, que a él se reduce la plural preocupación de los pueblos que quieren armonizar la estabilidad de su economía y el cristiano principio de la justicia social. El nivel de vida de una sociedad políticamente organizada no se rige tanto por la altura de los salarios como por la relación existente entre éstos y el coste mínimo de los bienes de consumo. En el equilibrio de esta proporción reside el secreto del bienestar social. Es difícil encontrar la proporción ideal entre salarios y precios. Es más, la "jauja" soñada, en la que el salario permita adquirir absolutamente todo, no es probable que pueda ser alcanzada. Pero aun admitiendo lo inasequible de este problema, sería inexacto afirmar que el problema es insoluble. En realidad, no lo es. Hay posibilidad de que el salario permita vivir decorosamente. Y por ello vale la pena luchar, pensar, meditar. Aunque son pocos, algunos países lo han logrado. El problema está, sin embargo, vivo en casi todo el mundo. Y España no es una excepción. No podía serlo, puesto que ha padecido, además de las consecuencias de una guerra civil, las de

una guerra mundial. Y mientras nuestros vecinos veían caer sobre el erial de su postguerra el generoso saco de pñata de la ayuda norteamericana, España quedaba aislada, con el desequilibrio consiguiente, del resto de la Europa occidental. El desequilibrio producido en nuestra Patria entre la ascensión en progresión aritmética de sus salarios y la ascensión en progresión geométrica de los precios, es evidente.

La solución a este problema, que es el problema por excelencia, preocupa a todos los gobiernos del mundo. Y probablemente continuará preocupándoles, porque la solución es en sí misma de una complejidad extraordinaria. No basta con decretar la simple elevación de los jornales. Hace falta que el aumento nominal permita adquirir un mayor número de productos. Más pan o más ropa, por ejemplo. Si el precio de las cosas se eleva al mismo tiempo que el salario, el aumento es puramente teórico. Y para que el español pueda adquirir más con sus pesetas es condición previa que haya más cosas que adquirir. Si no se aumenta la producción y, en definitiva, la renta nacional, el problema de la proporcionalidad entre salarios y precios tiene una solución precaria y parcial, si es que la tiene. Una justicia social perfecta podrá aminorar ciertas diferencias injustas, pero no podrá conseguir que el jornalero tenga una bicicleta, si en el país no hay una bicicleta para cada trabajador. El problema consiste, pues, en producir más. Y la solución, más que en el ministerio de Trabajo o en el de Justicia, está en el de Agricultura, en el de Industria y en el de Comercio.

Se le abren las carnes al menos ponderado y sensato de los hombres, con tal que conserve un mínimo de ecuanimidad, el pensar los resultados de medidas como las adoptadas en Egipto o en la República Argentina, donde, sin el freno de poderes moderadores de ninguna clase, se han tomado medidas tan irreflexivas, que acabarán agravando el problema que precisamente se trataba de aminorar. Citamos estos dos países por ser, quizá, aquellos donde la impremeditación en este terreno ha sido más desoladoramente grave. En la Argentina, los efectos se conocen ya. En Egipto no tardarán en aparecer. Las medidas demagógicas para conseguir puros efectos entre las masas son siempre peligrosas; medidas que pretendan aumentar el nivel social perjudicando, lastrando o disminuyendo el nivel de producción son tan contraproducentes, que acaban, fatalmente, perjudicando a aquellas zonas sociales que se trataba de favorecer. Suben, sin duda, los salarios; pero al bajar el valor de la moneda nacional, aquéllos, por muy altos que parezcan, no consiguen cubrir el valor adquisitivo que antes, con cifras quizá menos llamativas, lograban alcanzar.

Para que el nivel de vida se eleve, para que el obrero viva mejor, para que el burgués no tenga que esconder dignamente su íntima pobreza, no basta la justicia distributiva. Hace falta que todo el país produzca más, o sea que cada español obtenga más de su propio trabajo. Pero no más pesetas, sino más bienes reales y concretos: cereales y maquinaria, por ejemplo. O sea, hay que elevar la rentabilidad de la tierra y la producción industrial. En la práctica casi es idéntico problema, puesto que la explotación intensiva de los campos depende de la maquinaria y de los abonos químicos, dos productos de las fábricas. El camino está, pues, absolutamente claro: Industrialización. El acierto fundamental del I. N. I. es haberse lanzado por él. Del éxito de la industrialización de España depende en gran medida el bienestar de todos y de cada uno de los españoles.

*Conte la nueva temporada*

*En el ambiente más acogedor y distinguido, se inicia la nueva temporada.*

Los encantadores tejidos para otoño-invierno 1952-53, que son presentados en el marco incomparable de Máyerling, son auténticas especialidades, de la mejor calidad y de un refinamiento exquisito.

*Todo contribuye, en Máyerling, al mayor esplendor de la temporada que comienza.*

Un paraíso de la moda a su servicio!

*Máyerling*

MONTERA, 30

MADRID