

EL SARRE, ESTUDIO ECONOMICO

Descripción geográfica

El Sarre posee una superficie de 2.357 kms². Está situado geográficamente al sur del Palatinado renano y es fronterizo con Francia. Su capital es Saarbrücken. Comprendía en 1939 solamente 1.900 kms² el llamado territorio del Sarre (Saarland). Como en otro lugar de este número se describe, en 1.º de agosto de 1946 y en 24 de abril de 1949 fueron añadidos al territorio del Sarre 643 kms², que a tal fin fueron segregados del "Land" Renania-Palatinado y que comprenden los distritos de Merzig-Baden y parte de los distritos de Birkenfeld, Kuschei, Saarbürg y Zweibrücken.

El Sarre está situado en una encrucijada de caminos y constituye como una plataforma giratoria. De allí a Flandes, procedente de la Alta Italia, conducía la Via Regalis, la vieja vía imperial, e incluso el río Sarre poseía una apreciable navegación.

Población

El Sarre poseía en 1939, 909.598 habitantes; en 1946, solamente 853.397, que aumentaron a 955.413 en 1951, y que en 31 de diciembre de 1955 rozaban el millón, con una cifra exacta de 996.276. La densidad por kilómetro cuadrado es de 388 habitantes, superior a la de la República federal, que para una superficie de 245.320 kms² contiene una población de 50.320.000 habitantes, con 205 habitantes por kilómetro cuadrado de densidad media. A continuación se puede apreciar en la estadística sobre población la distribución de la misma por edades y actividades, así como, en la columna 4, el valor relativo en relación con la República federal.

*Datos seleccionados acerca de la importancia del Sarre
para la República federal*

FECHA DEL INFORME	Unidad de medida para las columnas 2 y 3	Territorio federal	Sarre	Modificación
				motivada por el Sarre (en tantos por ciento)
	1	2	3	4
Superficie, 1-I-1956	km ²	245.379	2.567	+ 1,0
Población, 30-VI-1956	1.000	50.595,4	1.000,5	+ 2,0
Masculina... ..	1.000	23.847,1	478,8	+ 2,0
Femenina... ..	1.000	26.748,2	521,7	+ 2,0
División de la población por edades, 31-XII-1954.				
Menores de 15 años	1.000	10.838,1	228,8	+ 2,1
De 15 a menos de 45 años	1.000	21.236,7	433,6	+ 2,0
De 45 a menos de 65 años	1.000	12.772,0	247,4	+ 1,9
De 65 y más años... ..	1.000	4.916,6	77,8	+ 1,6
Mano de obra, 13-IX-1950, 14-XI-1951				
Total... ..	1.000	22.074,0	410,6	+ 1,9
Masculina	1.000	14.125,4	293,7	+ 2,1
Femenina	1.000	7.948,6	116,8	+ 1,5
De ellas, en la:				
Agricultura y Selvicultura	1.000	5.113,7	61,3	+ 1,2
Industria y Artesanía (sin industria de la construcción)	1.000	7.588,2	194,0	+ 2,6
De ellas, en:				
Extracción y transformación de carbón de piedra	1.000	474,4	67,4	+ 14,2
Producción de hierro y acero	1.000	355,0	42,1	+ 11,9
Acero de construcción y vagones.	1.000	113,6	5,0	+ 4,4
Cerámica y vidrio... ..	1.000	121,4	5,7	+ 4,7
Industria de la madera	1.000	545,5	9,4	+ 1,7
Industrias textil y de la confección	1.000	1.308,2	10,0	+ 1,3
Industrias alimenticias	1.000	852,3	12,8	+ 1,5
Otras ramas de la industria y de la artesanía	1.000	3.817,8	41,6	+ 1,1
Industria de la construcción e industrias afines	1.000	1.751,2	32,4	+ 1,9
Comercio, Banca y Seguros	1.000	2.221,0	42,6	+ 1,9
Otras	1.000	5.399,9	80,3	+ 1,5
Situación laboral de las personas ocupadas:				
Independientes	1.000	3.258,3	48,0	+ 1,5
Miembros de familias	1.000	3.184,4	51,9	+ 1,6
Funcionarios	1.000	878,5	18,9	+ 2,2
Empleados	1.000	3.523,5	65,0	+ 1,8
Obreros	1.000	11.229,3	226,7	+ 2,0

Producciones

El Sarre se destaca fundamentalmente por la importancia de su industria pesada. El carbón ha constituido la base de ella, y su producción total ha superado los 17 millones de toneladas en 1955. En hierro y acero, las producciones son sumamente elevadas si se tiene en cuenta la cifra por habitante, superior a la de casi todos los países del mundo, con la sola excepción de Luxemburgo. A continuación se detallan las producciones agrícolas e industriales del Sarre en el año 1955.

PRODUCCIONES				
	Unidades de medida	República Federal	Sarre	Modificación motivada por la anexión a Alemania del Sarre
	1	2	3	4
<i>Agricultura, 1955</i>				
Superficie agraria útil	1.000 ha.	14.250,9	126,8	+ 0,9
Area forestal	1.000 ha.	6.956,2	82,2	+ 1,2
Ganado vacuno, 3-XII-1955	1.000	11.552,5	63,8	+ 0,6
Ganado porcino, 3-XII-1955	1.000	14.593,3	79,7	+ 0,5
Cosecha de cereales	1.000 t.	12.481,7	80,1	+ 0,6
Cosecha de patatas	1.000 t.	22.874,0	198,1	+ 0,9
<i>Producción industrial, 1955</i>				
Carbón de piedra (extracción)...	1.000 t.	130.628	17.329	+ 13,3
Hierro en bruto	1.000 t.	16.482	2.879	+ 17,5
Acero en bruto	1.000 t.	21.336	3.165	+ 14,8
Manufacturas de acero laminado.	1.000 t.	14.207	2.179	+ 15,3
<i>Producción de energía eléctrica, 1955.</i>	Mill. kwh.	75,779	2.323	+ 3,1
<i>Producción de gas, 1955</i>	Mill. m. ³	20.875	1.641	+ 7,9

Fuente: Oficina Federal de Estadística.

Historia del desarrollo económico del Sarre.

Si se examina el desarrollo económico del Sarre en los últimos ciento cincuenta años, es decir, en el período en que la técnica moderna aparece en la vida humana, la economía del Sarre sólo ha estado en condiciones de obtener un beneficio de esa época decisiva durante medio siglo escasamente, es decir, desde 1871 hasta 1914.

Hasta 1871, el Sarre fué zona fronteriza y estuvo, por tal causa, sometido a los factores de inseguridad y a las tendencias especulativas derivadas del riesgo comercial. Tales zonas fronterizas no ofrecen condiciones favorables para un florecimiento económico debido a los peligros a que se hallan sometidas, que, como en el caso del Sarre, afectan a su propia existencia al ser objeto de litigio.

La economía del Sarre ha podido comprobar que su posición fronteriza no ha constituido para ella sino un inconveniente. Si bien para el viajero el territorio del Sarre ofrece un espectáculo de extraordinaria laboriosidad y de prosperidad con sus grandes instalaciones de extracción de carbón, sus altas chimeneas humeantes, sus altos hornos y sus carreteras y ferrocarriles, tras este panorama se oculta un conjunto de factores que hasta ahora han colocado al territorio ante problemas de muy difícil solución.

El eje de la industria del Sarre es la industria siderúrgica. Aunque los hallazgos hechos en excavaciones arqueológicas demuestran que ya los celtas, y tras ellos los romanos fundían hierro en el Sarre, el verdadero comienzo del desarrollo de su industria siderúrgica debe buscarse en el siglo XVIII. Aunque las grandes plantas siderúrgicas del Sarre están emplazadas cerca de los yacimientos carboníferos del país, no fueron éstos, sin embargo, los que motivaron la creación y emplazamiento de aquéllas, que, por el contrario, fueron debidas a la gran riqueza forestal de que se disponía a la sazón. Esta madera barata y fácil de obtener, unida a algunos escasos yacimientos de hierro propios, dieron el primer impulso para la construcción de hornos modestos, que quemaron solamente carbón vegetal. Estos hornos se extendieron gradualmente por toda la geografía del Sarre y penetraron en dirección al Rin, siguiendo los grandes bosques existentes en el sistema montañoso conocido bajo el nombre de Hunsrück.

El empleo creciente de la madera amenazó la existencia de los bosques y obligó en consecuencia a las autoridades a limitar primero, y a prohibir luego, la tala devastadora.

A finales del primer tercio del siglo XIX, los hornos del Sarre comienzan a quemar coque, en escasa medida todavía, combinado con carbón de madera. Puede, pues, afirmarse que el emplazamiento de las plantas siderúrgicas sarresas es consecuencia del tránsito del carbón vegetal al carbón de piedra, y de la sustitución de la energía hidráulica por el vapor. Otra causa fundamental que permitió el establecimiento y desarrollo de la industria siderúrgica fué la proximidad de los yacimientos de hierro de Lorena, que empezaron a ser explotados al agotar el Sarre los suyos.

Al comienzo del siglo XIX funcionaban en el Sarre dieciséis hornos altos, con una producción anual de 2.000 toneladas de hierro. Con la

introducción del sistema Thomas se amplía en medida apreciable la capacidad de producción de acero del Sarre, ya que por medio de dicho sistema, que empezó a aplicarse en 1879, fué posible la utilización del mineral de hierro de Lorena (Minette), que, con su abundancia, ofreció la base de desarrollo adecuada a la industria del Sarre.

La producción de hierro aumentó rápidamente y en 1913 el Sarre fundía el 8 por 100 del total de hierro producido en el imperio alemán. Al amparo de los convertidores Thomas, la producción de acero subió de 14 toneladas en 1860 a 2.079.000 en 1913, es decir, el 12'2 por 100 de la producción total de Alemania.

El factor decisivo en el desarrollo industrial del Sarre lo constituyó la guerra franco-prusiana de 1870, que al incorporar Alsacia y Lorena a Alemania, adelantó la frontera 80 kilómetros y el Sarre dejó de ser, por tanto, zona fronteriza y se encontró además unido geográficamente y políticamente a los yacimientos de hierro de Lorena.

El carbón del Sarre y la Minette de Lorena se encontraban sin fronteras que los separasen y el vecino Luxemburgo, con su industria similar, pertenecía a la unión aduanera alemana. El Sarre inició entonces la época de mayor prosperidad de su historia y bajo su dirección se creó una zona industrial importante, comparable por su estructura a la del Ruhr, aunque sin alcanzar su concentración ni potencia.

La industria del Sarre vió llegado, al comenzar el siglo actual, el momento de iniciar la fabricación metalúrgica y, poco después, comenzaron a funcionar las nuevas industrias de elaboración y transformación, orientadas claramente hacia el consumo, que absorbieron mano de obra femenina y elevaron así las posibilidades de ocupación. En esta época de prosperidad estalla la primera Guerra Mundial de 1914, que termina en 1918 con el Tratado de Versalles, en cuyo artículo 49 se estableció que el Sarre fuese separado de Alemania e incorporado económicamente a Francia.

El Sarre, incorporado a Francia (1918-1935)

El Tratado de Paz de Versalles determinó que el Sarre permaneciese bajo tutela de la Sociedad de Naciones durante un plazo de quince años, durante el cual permanecería incorporado económicamente a Francia en concepto de compensación por los daños causados por

el ejército alemán durante la guerra de 1914-18 en las minas francesas de la región del norte de Francia y en concepto de garantía del pago de las indemnizaciones que Alemania había de satisfacer a Francia.

En 1935 y en cumplimiento del Tratado de Versalles, el Sarre decidió por sí mismo su destino ulterior, optando por incorporarse a la Alemania recuperada de la derrota que había dejado atrás la crisis de 1930-33 y se lanzaba vigorosamente hacia adelante en un desarrollo industrial apresurado. Pero el tiempo transcurrido no había pasado en vano y si la ideología mandó sobre la economía, hubo de pagar un alto precio, pues los años transcurridos dentro de la órbita económica francesa habían marcado su impronta en la estructura económica del Sarre, pues la separación de Alemania movió a la industria del Sarre a diversificarse, tratando de abarcar la mayor cantidad posible de ramas de producción para sustituir a las mercancías alemanas que hasta entonces habían formado, de forma exclusiva, el consumo del Sarre.

El Sarre regresa a Alemania (1935)

El regreso a Alemania en 1935 constituyó para la industria del Sarre un rudo golpe que se dejó sentir en mayor medida al no haberse previsto un período transitorio, durante el cual la economía del Sarre se hubiese adaptado gradualmente a la de Alemania. En un estudio concluido en enero de 1938 por el llamado "Curatorio del Reich para el estudio de la Productividad" se ofrecía un cuadro expresivo de la situación causada por la separación económica del Sarre del espacio económico francés. En el informe citado, que no fué entonces publicado, el Curatorio del Reich afirmaba que, en contraposición a la exaltación de los sentimientos políticos, la situación económica, producida por la reintegración del Sarre a Alemania, causaba una impresión desanimadora. Al producirse la incorporación del Sarre a Alemania se empezaron a dibujar las consecuencias económicas inevitables: adaptación a los niveles de precios, dificultades de obtención de pedidos oficiales por su situación fronteriza, concurrencia de los productos alemanes, etc. La separación de Lorena supuso para el Sarre el tener que renunciar a abastecerse con los productos agrícolas baratos procedentes de aquella región. Tras la reintegración a Alemania, los productos agrícolas y alimenticios alemanes sustituyeron a los franceses, y por sus

más altos precios trajeron consigo una disminución del salario real en el Sarre en un 20 a un 25 por 100. Otro factor importante fué el alejamiento del Sarre de los mercados consumidores. En el informe citado se describe la desventajosa posición económica y geográfica del Sarre, caracterizada por el hecho capital de estar rodeado de grandes zonas que no pueden ser consideradas como mercados para sus productos, así como tampoco como suministradores suyos. Estas zonas despobladas (altiplanicies del Hunsrück y del Eifel y zonas forestales del Palatinado alemán) habrían de ser, además, atravesadas para llegar a un mercado capaz. A juicio del informe no existe en Alemania otra zona industrial que esté situada en tan desfavorables condiciones geográficas como el Sarre, que a su alejamiento de los mercados consumidores une la naturaleza masiva de sus productos de exportación, fuertemente afectados por los gastos de transporte. La industria sarresa encontró, además, un nuevo inconveniente en el mejoramiento de las vías fluviales realizado en Alemania, que acercaron los mercados a las zonas productoras, alejándolos en la misma medida del Sarre. El informe pesimista del Curatorio del Reich advertía que la extracción de carbón en el Sarre arrojaba rendimientos inferiores a los de las demás zonas carboníferas de Alemania. Como el carbón del Sarre no es comparable al del Ruhr en cuanto a posibilidades de coquización, el Curatorio del Reich consideró seriamente la necesidad de abrir camino por vía fluvial al carbón del Sarre para compensar así la desventaja frente al del Ruhr, por medio de un canal que uniese el Sarre con el Rhin.

La situación de la industria siderúrgica del Sarre no fué juzgada en sus posibilidades futuras más favorablemente que la extracción de carbón. El informe del Curatorio del Reich advertía que la base de la industria siderúrgica del Sarre la constituye el carbón del territorio y el mineral de hierro (Minette) de Lorena. Sin embargo, el empleo de estas materias primas constituye ya, inicialmente, una desventaja para el país, pues el carbón del Sarre, como antes se indica, no es apto en forma comparable al del Ruhr para la coquización. Ha de ser sometido a tratamientos más complicados y exige la presencia de otras clases de carbón procedentes de zonas lejanas. El mineral de hierro de Lorena es pobre en contenido férrico y ha de ser tratado antes de poder ser utilizado racionalmente. En la cuenca del Ruhr, por el contrario, el me-

por carbón del Ruhr, unido al excelente hierro sueco, obtiene muy superior rendimiento en alto horno.

Mientras el rendimiento medio por horno alto del Sarre fué en 1936 de 290 toneladas, en el Ruhr se obtuvieron 520. Para fundir una tonelada de hierro en el Sarre son necesarias de 3 a 3'5 toneladas de Minette y 950 a 1.150 kgs. de coque. En el Ruhr bastan dos toneladas de hierro sueco y 750 kgs. de coque. Mientras el Sarre necesita tres obreros para la obtención de una tonelada de hierro, en el Ruhr basta con dos.

El alejamiento de las zonas productoras de mineral de hierro de Lorena obligó a las industrias siderúrgicas del Sarre a tratar de sustituir la Minette por minerales de hierro procedentes de la zona de Dogger, en el sur de Baden (Alemania meridional). El deseo de la industria alemana de independizarse en la medida de lo posible de la importación extranjera (autarquía) hubo de influir en la estructura económica de la industria del Sarre, pues al ser mucho más barato llevar el carbón a donde se hallan los minerales de hierro pobres, las industrias sarresas se veían, a la larga, colocadas ante la necesidad de acercarse a los yacimientos del sur de Baden para poder seguir trabajando y salvar los insostenibles gastos de transporte del mineral de hierro.

Fué preciso que apareciese un fenómeno extraeconómico para que la coyuntura económica se tornase favorable al Sarre gradualmente. Este factor lo constituyó la construcción de la línea de fortificaciones conocida por el nombre de Muralla Occidental (Westwall). Pero el *contrasentido* de esta situación se puso poco después de manifiesto al comenzar en 1939 la segunda Guerra Mundial. La presencia de esta zona fortificada de 10 a 15 kilómetros de profundidad afectaba a la mayor parte del Sarre y actuó como factor retardador e incluso paralizador de su economía, que no pudo evitar las repercusiones y amenazas de una línea de vanguardia.

Al comenzar la segunda Guerra Mundial fué preciso evacuar inmediatamente la zona fortificada, y a los graves daños producidos se unieron los infinitamente mayores de la guerra misma y del avance aliado en 1944, hasta el punto de que el Sarre figura entre los territorios más afectados de Alemania.

En el año 1944 el Sarre es ocupado por los aliados, y en 1945 queda incorporado a la zona de ocupación francesa de Alemania.

El Sarre, incorporado a Francia (1947-1956)

A la terminación de la segunda Guerra Mundial vuelve otra vez a plantearse en toda su gravedad el problema del Sarre. Francia formuló reclamaciones de naturaleza política y económica sobre el territorio. En aquel momento la Alemania vencida no estaba en condiciones de prestar atención a este problema, pues los vencedores mantenían el propósito (1945) de no permitir una reconstrucción del potencial económico alemán y todavía en 1947 examinaron las formas de protegerse durante cuarenta años contra una nueva agresión alemana. Así, no sorprendió en Alemania el que Francia deseara la incorporación del Sarre, pues tal exigencia estaba contenida en la política tradicional francesa respecto de Alemania. Francia obtuvo en octubre de 1946 la aprobación de los aliados occidentales para llevar a cabo sus planes sobre el Sarre como compensación, en parte, a la oposición de aquéllos al proyecto francés de separación de Renania-Westfalia de Alemania. El 22 de diciembre de 1946, Francia establecía una barrera aduanera que separaba el Sarre de Alemania, y ampliaba el territorio en 142 municipios pertenecientes a su zona de ocupación. Posteriormente devolvió Francia 61 municipios de los distritos de Treveris y Saarburgo, tomando en compensación 13 municipios pertenecientes a Renania-Palatinado e incorporando uno más en marzo de 1949. La economía sarresa pasó a incorporarse a la economía francesa. La antigua diversidad de las industrias del Sarre encontró un nuevo impulso por su incorporación a Francia, que ofreció la posibilidad al Sarre de ponerse en marcha e iniciar su reconstrucción, aunque no dejase de pesar en la constitución de nuevas industrias el factor de incertidumbre sobre su futuro, pues mientras después de 1918 era conocido que hasta 1935 el Sarre no cambiaría su destino, después de la segunda Guerra Mundial no se habían fijado plazos ni fechas y el territorio del Sarre había venido a convertirse en la práctica en una zona de nadie, con todos los inconvenientes de semejante situación. Aunque la total ocupación de su población y la gran actividad de su industria pudiesen disimular esta falta, no podían, sin embargo, mejorar el fundamento de su prosperidad ni hacer desaparecer la amenaza de la incertidumbre sobre el destino final del Sarre.

Ha sido, pues, beneficioso para el Sarre el haber visto aclarado su

futuro por los acuerdos franco-alemanes de 27 de octubre de 1956, a los que procedió como paso decisivo el plebiscito de 23 de octubre de 1955 por el que el Sarre rechazó el estatuto que se le proyectaba aplicar.

El esfuerzo desarrollado por la industria del Sarre es admirable, pues los empresarios y obreros del territorio han estado sometidos a graves alteraciones que les obligaron a adaptarse rápidamente a situaciones sumamente diferentes. Para mejor demostración puede citarse el caso de una antigua factoría sarresa que, al regresar el Sarre a Alemania tras la derrota de Napoleón en 1815, hubo de montar una filial en Lorena para seguir abasteciendo el mercado francés y cuando Lorena quedó incorporada a Alemania en 1871 estableció una nueva fábrica en Francia. En 1920, al quedar el Sarre incorporado aduaneramente a Francia, la empresa sarresa tuvo que emplazar en el territorio de Hesse (Alemania) una tercera fábrica para poder así mantener sus suministros al mercado alemán. Este ejemplo explica cómo las industrias del Sarre hubieron de desplazarse según las modificaciones fronterizas. La misma o parecida suerte corrió el comercio: una gran empresa comercial del Sarre vió, después de 1918, amenazadas sus posibilidades de suministro a sus clientes situados en el territorio del Rhin vecino, por lo que hubo de instalar una filial en Maguncia. No bastó esta penetración hacia el interior de Alemania, pues el establecimiento en 1923 de los franceses en el Rhin y la resistencia pasiva de los alemanes forzaron a un nuevo desplazamiento hacia Stuttgart, por haber quedado la fábrica de Maguncia aislada de la clientela de la margen derecha del Rhin.

Al incorporarse el Sarre a Francia, su industria encontró un mercado deseoso de sus productos, lo que permitió una rápida venta a sus fábricas. Ello trajo consigo una elevación de la capacidad de reconstrucción, tarea primordial que tanto el Sarre como el resto de Alemania tenían que acometer urgentemente.

El Sarre, entre Alemania y Francia

Como antes se indica, la gran demanda existente en 1947 en Francia, permitió soslayar los daños inevitables que en condiciones normales se habrían producido al cambiar el Sarre de espacio económico. Francia estaba prácticamente desabastecida y los suministros iniciales del Sarre encontraron una absorción rápida que permitió a la industria de dicho

EL SARRE, ESTUDIO ECONÓMICO

territorio hacer frente a las tareas de reconstrucción, pues las industrias del Sarre habían sido gravemente afectadas por la guerra y su capacidad productiva había quedado reducida a muy bajos niveles.

Debido a que la separación del mercado alemán, ocurrida de forma radical y repentina, trajo como consecuencia una perturbación en los abastecimientos de materias primas y productos intermedios, el peso específico que en el Sarre había estado siempre en la industria pesada se fué desplazando hacia otros sectores, especialmente hacia la industria metalúrgica de transformación y elaboración.

Mientras en 1929, poco antes de la crisis económica, la minería y la industria siderúrgica ocupaban las dos terceras partes de los obreros del Sarre, en 1956 sólo la mitad trabajaba en tales sectores económicos. Para mayor claridad puede verse la modificación ocurrida en la estadística siguiente:

SECTORES DE LA INDUSTRIA	OBREROS OCUPADOS	
	1929	1956
Minería	64.059	63.419
Industria siderúrgica (hierro)	37.029	33.248
Total	101.088	96.667
Industria metalúrgica transformadora (hierro) ...	14.094	37.277
Otras industrias	25.651	52.897
Total	140.833	186.841

Mientras los productos incluidos en el Mercado común del Carbón-Acero encontraron rápidamente colocación en Francia, las industrias transformadoras hubieron de luchar con mayores dificultades. La estadística que a continuación se cita demuestra la importancia de los diversos sectores industriales y los problemas planteados debido a la situación especial del Sarre.

JOAQUÍN GUTIÉRREZ CANO

LA BALANZA COMERCIAL DEL SARRE EN EL AÑO 1955

(Industria, comercio, artesanía)

EXPORTACIÓN

(En miles de millones de francos franceses)

Grupo de mercancías o sector económico	Total	Unión Francesa	República Federal	Otros países
Carbón y coque	53,0	23,3	19,9	9,8
Industria	159,1	95,9	35,6	27,6
De ellos:				
Energía	3,6	1,4	2,2	—
Industria metalúrgica (hierro) *	79,2	34,8	27,5	16,9
Industria metalúrgica transformadora (hierro), primera clase	19,6	11,5	2,1	6,0
Idem, segunda clase	31,7	26,9	1,8	3,0
Industrias del vidrio, cerámica y química.	15,1	13,0	0,7	1,4
Serrerías, industria maderera, industria de materiales para la construcción e industria de la construcción	5,6	4,6	0,7	0,3
Industrias textil, de la confección y de la piel	1,6	1,0	0,6	0,0
Industria papelera e industrias gráficas ...	0,7	0,7	0,0	0,0
Industrias de la alimentación	2,0	2,0	0,0	0,0
Comercio al por mayor	13,0	9,3	3,2	0,5
Dividido en:				
Ganadería	0,0	0,0	0,0	—
Cereales, harina y piensos	0,1	0,1	—	—
Productos alimenticios	1,7	1,4	0,3	—
Materias primas y semimanufacturas	6,2	3,0	2,7	0,5
Manufacturas (bienes de capital en su mayoría)	2,6	2,5	0,1	0,0
Manufacturas (bienes de consumo en su mayoría)	2,4	2,3	0,1	0,0
	225,1	128,5	58,7	37,9

* Sin baterías de coque.

LA BALANZA COMERCIAL DEL SARRE EN EL AÑO 1955

(Industria, comercio y artesanía)

I M P O R T A C I Ó N				
(En miles de millones de francos franceses)				
Grupo de mercancías o sector económico	Total	Unión Francesa	República Federal	Otros países
Carbón y coque	6,1	0,6	5,5	—
Minería e industria propia	74,2	63,3	7,7	3,2
Dividido como sigue:				
Energía	0,6	0,2	0,4	0,0
Industria metalúrgica (hierro)	31,1	25,8	3,6	1,7
Industria metalúrgica transformadora (hie- rro), primera clase	3,5	2,9	0,4	0,2
Ídem, segunda clase	7,6	6,4	1,1	0,1
Industrias del vidrio, cerámica y química.	4,9	4,3	0,4	0,2
Serrerías, industria maderera, industria de materiales para la construcción e indus- tria de la construcción	3,5	3,2	0,3	0,0
Industrias textil, de la confección y de la piel)	4,1	3,7	0,2	0,2
Industria papelera e industrias gráficas ...	1,1	1,1	0,0	0,0
Industrias de la alimentación	11,6	10,7	0,2	0,7
Minería e industria de bienes de capital (equipo)	7,9	3,7	3,9	0,3
Artesanía	1,7	1,4	0,3	—
Comercio al por mayor	82,4	70,1	9,8	2,5
De él:				
Ganadería	3,0	3,0	0,0	0,0
Cereales, harina y piensos	5,6	5,5	0,1	0,0
Materias primas y semimanufacturas	19,6	17,6	1,6	0,4
Productos alimenticios	24,4	22,5	0,5	1,4
Manufacturas (bienes de capital en su ma- yoría)	5,4	3,3	2,0	0,1
Manufacturas (bienes de consumo en su mayoría)	24,3	18,2	5,6	0,5
Comercio al por menor	30,3	27,5	2,4	0,4
Transportes y servicios públicos	1,3	0,9	0,4	—
	203,9	167,5	30,0	6,4

La industria del Sarre tiene, pues, el máximo interés en mantener sus niveles actuales de exportación a Francia, pues en ella se halla el

punto neurálgico de su economía. Prescindiendo de la industria pesada incluida en el Mercado común, la industria de transformación, la cerámica y la química forman la parte más importante de la exportación de artículos sarreses a Francia. Así, pues, constituye una de las primeras preocupaciones de los órganos económicos directivos del Sarre el mantener el volumen de los intercambios comerciales con Francia para conservar así los mercados franceses, pues cabe temer que, al penetrar en el Sarre los productos alemanes más baratos, los del Sarre que actualmente se venden en el territorio serían desplazados gradualmente de su propio mercado, por lo que habrían de orientarse hacia el mercado francés, lo que, sin embargo, sería difícil de armonizar con una menor compra de productos franceses en el Sarre debido a la presencia de los productos alemanes. En el acuerdo sobre el Sarre se establece, además, que los suministros sarreses a Francia habrán de ser reducidos si las compras sarresas a Francia descendiesen más de un 25 por 100 por debajo de los niveles de 1955. Como antes se indica, existe un riesgo que impide formular planes para el futuro, pues el importe de las compras sarresas en Francia está influido por una serie de factores cuyas consecuencias no pueden ser aún medidas en su dimensión total por ser muchos de estos factores de naturaleza variable. Así, el Sarre importó de Francia hasta ahora mercancías que en la República federal de Alemania se ofrecen por menor precio o a plazos de entrega inferiores. Además, subsiste la antigua tendencia de los consumidores del Sarre y de numerosas industrias del territorio de adquirir en Alemania sus artículos de consumo o sus materias primas o productos semielaborados. También habrá de contarse con un desplazamiento del interés de compra del Sarre, de Francia a Alemania, en aquellos productos que se fabrican con patentes alemanas en Francia y hasta ahora fueron adquiridos allí. Por último, influirán también los factores psicológicos que representan los trámites de carácter administrativo para exportar o importar.

El problema principal existente para la adquisición de mercancías francesas lo constituye el precio. Una vez transcurrido el período transitorio (hasta fines de 1959) el intercambio comercial entre Francia y el Sarre quedará afectado por el hecho de que el Sarre habrá pasado a formar parte, económica y monetariamente, de Alemania. Cualquiera

diferencia artificial en la relación de valor entre el marco y el franco habrá de producir necesariamente consecuencias desfavorables para el volumen de intercambios franco-sarreses. Un papel de gran importancia desempeñarán también los diversos niveles de productividad entre Alemania y Francia. Para la economía sarresa constituye, pues, un motivo de temor el que las importaciones francesas llegasen a reducirse por no poder concurrir, no obstante su exención de pago de derechos aduaneros, con las del Sarre o del resto de Alemania en el mercado sarrés; y esto, incluso contando con que se mantuviesen las subvenciones francesas a la exportación, ya fuese de forma directa o indirecta y continuasen manteniéndose las diferencias entre los niveles tributarios franceses y alemanes. Los medios económicos del Sarre consideran que deben realizarse cuantos esfuerzos sean necesarios para facilitar las exportaciones francesas y esperan que, por parte francesa, se realizará cuanto sea posible para mantener los niveles actuales de exportación al Sarre, ya que este territorio es el segundo mercado en importancia para Francia.

Acuerdos germanofranceses sobre el Sarre

Al ser rechazado el estatuto del Sarre por la población de dicho territorio fué preciso volver a examinar desde el principio el problema del futuro destino del Sarre. En otro lugar de este número se explican los diversos momentos políticos por que atravesaron las conversaciones francoalemanas, que fueron conducidas pacientemente y trataron en cada momento de buscar soluciones aceptables. Las autoridades francesas estaban justificadamente interesadas en mantener la situación existente, pues el Sarre ofrecía ventajas innegables para su expansión industrial. Por otra parte, existía el interés político de mostrar que en el marco de la colaboración europea podía llegarse a soluciones satisfactorias por la vía de negociación. Por parte francesa, una vez conocida la actitud de la población del Sarre, opuesta a una europeización de su territorio, se trataba de lograr que la solución que se diese al futuro del territorio fuese directamente útil para Francia, y así planteó la necesidad de la canalización del Mosela como una de las condiciones francesas para entrar a examinar la regulación definitiva del destino del Sarre. Como en otro lugar de este número se explica, Francia no se mostró inicial-

mente dispuesta a acceder a una rápida reintegración del Sarre a Alemania, sino que propuso un plazo de diez años. Por parte alemana se rechazó este período de tiempo por estimarse excesivo y se propuso que, a los tres años de la firma del acuerdo, el Sarre se reintegrara económicamente a Alemania.

Las negociaciones llegaron a buen puerto al firmarse, el 27 de octubre de 1956, en Luxemburgo, el acuerdo sobre el Sarre. A la vez que este acuerdo fueron firmados otros acuerdos sobre la canalización del Mosela, sobre la parte superior del Rin entre Basilea y Estrasburgo, así como un acuerdo sobre la modificación del tratado estableciendo la Comunidad Europea del Carbón-Acero.

En el acuerdo sobre el Sarre, en el aspecto económico, se prevé en su artículo 3.º que el Sarre regresará económicamente a Alemania una vez haya transcurrido un período transitorio que previsiblemente concluirá en 31 de diciembre de 1959. Sin embargo, la fecha exacta de terminación del período transitorio será determinada por ambas partes contratantes, admitiéndose la posibilidad de que se acortase su duración.

Durante el período transitorio, el franco francés será la moneda que posea circulación legal con carácter efectivo. También se aplicarán todas las disposiciones francesas vigentes o que se dicten durante el período transitorio sobre materia monetaria, de divisas, sobre créditos, aduanas, comercio exterior, etc.

El Gobierno francés representará, además al del Sarre en las conferencias internacionales que tuviesen una relación directa con problemas aduaneros o de divisas. El Gobierno francés cuidará de que las importaciones del Sarre, en lo que al régimen legal para solicitar licencias se refiere, reciban el mismo trato que las importaciones francesas, en la parte que hubiera de corresponderles.

El Gobierno del Sarre, es declarado competente para decidir en materia tributaria, previa aprobación del Gobierno de la República federal. Sin embargo, no sufrirán modificaciones las disposiciones legales francesas vigentes en el Sarre al entrar en vigor el acuerdo y que afecten a impuestos directos o sobre transacciones.

El Gobierno francés será competente en lo que afecte a legislación sobre precios, a la que se armonizarán las disposiciones que en el Sarre se dicten.

El acuerdo sobre el Sarre se refiere también al régimen del transporte por carretera y ferrocarril, y para el segundo prevé la creación de un comité mixto germanofrancés cuya presidencia ostentará un ciudadano alemán, siendo vicepresidente un francés. Este comité se ocupará de las cuestiones siguientes: tarifas a aplicar en el tráfico interior del Sarre, tarifas para transportes entre el Sarre y terceros países, así como entre el Sarre y el resto del territorio federal.

Durante el período transitorio, el Gobierno de la República federal autorizará, durante cada uno de los años 1957, 1958 y 1959 la importación en el Sarre de mercancías alemanas incluídas en una lista S aneja (artículo 48-2, anejo 13). Esta lista está afectada por las modificaciones que Francia introduzca en la liberalización, así como cualquier alteración que se realizase en el cambio establecido para el franco, que se fija en 1 DM. = 84 francos franceses.

Además, el Gobierno de la República francesa autorizará la importación en el territorio del Sarre, libres de pago de derechos de aduana, de bienes de capital procedentes de la República federal destinados a inversiones en el Sarre, cuando se compruebe que no causan perjuicio directo ni indirecto a la balanza de pagos de la zona del franco. Establece como condición que los bienes de capital vayan destinados a los proyectos de obras públicas incluídos en el anejo 14 (minas, energía y obras y construcciones de carácter público como ferrocarriles, correos, telégrafos y teléfonos, tranvías, autopista Homburg-Saarbrücken y radio-difusión del Sarre). Para la industria privada prevé el mismo favorable trato en cuanto a bienes destinados a inversión se refiere, siempre que éstos figuren incluídos en la lista que en el anejo 15 se acompaña al acuerdo; los problemas que pudieran plantearse sobre la materia citada serán examinados por una comisión mixta germano francesa que a tal fin se establece.

En lo que afecta al comercio del Sarre con Francia, en el artículo 62 se expresa la confianza de que los intercambios franco-sarreses se mantengan a un nivel igual o superior al del año 1955, que se fija como referencia.

La República Federal de Alemania autorizará, por su parte, la importación de productos franceses en el Sarre, una vez transcurrido el período transitorio, libres de pago de derechos aduaneros cuando se trate de mercancías destinadas a permanecer en el Sarre y se cumplan

los requisitos administrativos que en el artículo 63 se establecen. De la misma manera, el Gobierno de la República francesa permitirá la importación de productos del Sarre, libres de derechos aduaneros cuando penetren por la frontera común franco-sarresa. Tanto los productos a importar por Alemania como por Francia serán incluidos en lista A y B que oportunamente se establecerán, según normas que en el anejo 20 al acuerdo se establecen. La República Federal autorizará asimismo la importación, una vez transcurrido el período transitorio y por tres años a partir de él, con exención del pago de derechos aduaneros, de las mercancías que en el anejo 20 se contienen.

El Gobierno federal alemán está facultado, una vez transcurridos los tres años, para continuar manteniendo el régimen de franquicia aduanera.

En su capítulo 6.º, el acuerdo con el Sarre se ocupa del carbón de la cuenca del Warndt y en el anejo 25 se contiene el modelo de contrato para la explotación, a concertar entre el nuevo titular de las mismas del Sarre y la sociedad francesa Huillières de Bassin de Lorraine. En él se determinan cuantos datos técnicos son necesarios para la explotación, así como las relaciones entre ambas sociedades, francesa y alemana. En lo que a suministros de carbón del Sarre a Francia se refiere, en el artículo 81 se prevé que, durante veinte años a partir del 1.º de enero de 1962, el Sarre suministrará a Francia al precio del mercado, 1.200.000 toneladas anuales, independientemente de otros suministros.

En el artículo 83 se conviene que el 33 por 100 del carbón disponible del Sarre será vendido a Francia. En este porcentaje no se incluye la producción de la cuenca del Warndt. Para coordinar la venta del carbón del Sarre y el procedente de la cuenca de Lorena se establecerá una entidad germanofrancesa que adoptará el "status" legal de sociedad privada, domiciliada a la vez en Francia y Alemania, como representación paritaria de ambos países.

Además de todos los suministros de carbón antes citados, Francia recibirá, procedentes de la cuenca de Warndt, durante el período de tiempo que termina en 31 de diciembre de 1961, la cantidad de 20.000.000 de toneladas, y desde ese momento hasta 1981, 46.000.000 de toneladas más, arrojando un total de 66.000.000 de toneladas que deberán ser extraídas durante los próximos veinticinco años de la citada cuenca del Warndt.

Acuerdo sobre la canalización del Mosela

Como en otro lugar de este estudio económico se detalla, con la misma fecha que el acuerdo sobre el Sarre fueron firmados también en Luxemburgo los instrumentos sobre la canalización del Mosela desde Diedenhofen a Coblenza. Para llevar a cabo las obras necesarias se constituye una "Sociedad internacional del Mosela", con responsabilidad limitada y a la que pertenecerá la República federal de Alemania, Francia y Luxemburgo, con un capital de 102 millones de DM., distribuidos de la siguiente manera:

Participación alemana	50 millones de DM
Participación francesa... ..	50 " " "
Participación luxemburguesa... ..	2 " " "

El coste de las obras se cifra en el momento presente en 370 millones de DM., que serán aportados por los tres países de la siguiente forma:

Alemania..	120 millones DM
Francia... ..	248 " "
Luxemburgo.	2 " "

Si los gastos superasen la cifra prevista se distribuirían entre Francia y Alemania en la proporción 120-250.

Acuerdo sobre aprovechamiento y mejora del curso superior del Rhin entre Basilea y Estrasburgo

Este acuerdo responde al interés alemán de evitar mayores daños a la navegación fluvial en el Rhin debido al canal que, por la margen izquierda del mismo, ha construido Francia, y se establecen en él los caudales mínimos del Rhin en el tramo citado, haciendo así, además, compatibles las obras hidroeléctricas con la navegación.

En resumen, los acuerdos sobre el Sarre constituyen una importante tarea y permiten resolver una serie de graves problemas que hasta ahora habían dificultado el entendimiento franco-alemán.

Si bien la concesión alemana de la canalización del Mosela ofrece, por el momento, una grave amenaza para la economía sarresa e introduce un nuevo factor de competencia comercial al abaratar los productos siderúrgicos franceses, crea, sin embargo, considerado a largo plazo, una nueva base de colaboración que, al conectar más estrechamente los intereses económicos franco-alemanes, llegará a influir en la naturaleza de las relaciones entre ambos países.

La simultánea solución del problema del curso superior del Rin, al ofrecer una fórmula duradera de cooperación, contribuye también a despejar la dificultad hasta entonces existente por la disparidad de intereses alemán y francés respecto al río y a su cauce.

Consecuencias económicas de la incorporación del Sarre a Alemania

Una vez incorporado el Sarre a Alemania, la economía del territorio deberá basar su desarrollo en un intercambio lo más fácil posible, tanto en mercancías como en servicios y capitales, con la República Federal y con Francia. Si el Sarre hubiese permanecido definitivamente unido a Francia, habría tenido que renunciar, a la larga, al mantenimiento de relaciones económicas de importancia similar con la República Federal alemana. Para salvar este riesgo desde 1952, los expertos económicos en el Sarre han venido trabajando para proporcionar al territorio un nuevo "status" económico. Los esfuerzos reflejados en el plan Natters y en el estatuto sarrés no respondían a los deseos perseguidos, pues, sobre todo el segundo, al incluir el Sarre permanentemente en el área económica francesa, hacía imposible una correspondiente relación con la República Federal y la ajustaba al ritmo de la integración europea. La economía del Sarre no estaba, sin embargo, en condiciones de esperar a que los progresos de la integración europea hubiesen alcanzado los niveles que le permitiesen atender a sus necesidades vitales. Esta puede ser una de las razones por las que el Sarre rechazó, el 23 de octubre de 1955, el llamado estatuto del Sarre. Quedó entonces claro que la solución definitiva de los problemas económicos del Sarre sólo podía lograrse sobre la base de una incorporación de la economía del Sarre al espacio económico alemán, a la vez que se mantuviesen aseguradas las relaciones ya existentes con Francia. Para ello era nece-

saría una solución excepcional en lo que al comercio exterior se refiere, que era más fácil de lograr de la República Federal de Alemania por su organización política y económica más liberal. El interés alemán por el Sarre, unido a la disposición para acudir en su ayuda, por un lado, y el interés de Francia por el mercado sarrés, por el otro, ofrecían las garantías suficientes para que esta solución pudiese llevarse a cabo. La integración del Sarre a Alemania asegura, a juicio de los círculos económicos sarreses, un amplio intercambio de mercancías. La República Federal autorizará, después de la incorporación total del Sarre a su territorio, la importación de mercancías francesas destinadas al Sarre por valor de 140.000 millones de francos (contingentes de 1955) sin pago de derechos aduaneros, excluyendo de esta cifra las mercancías incluidas en el mercado común carbón-acero. Por su parte, Francia concederá igual favorable trato a las mercancías de origen sarrés para su importación en Francia (unos 70.000 millones de francos).

Al poder la economía del Sarre superar su situación fronteriza y marginal y exportar hacia ambos mercados e importar de ellos sin dificultad alguna, ofrece esta solución un nuevo avance. Es cierto que estos intercambios dependen, en cierto modo, de los progresos que realice la integración europea, pues el mantenimiento de altas cifras de intercambios con Francia sólo será posible si se avanza en el terreno de la convertibilidad de la divisa y se logra un equilibrio tanto en niveles tributarios como en tarifas de salarios y, en definitiva, en productividad. Para la economía del Sarre constituye una de las mayores preocupaciones el lograr que sus empresas alcancen el nivel de productividad y de utillaje de las empresas alemanas. Esta tarea tiene una importancia igual o mayor que la de la conquista del mercado alemán para los productos sarreses. Los acuerdos sobre el Sarre no prevén, en opinión sarresa, una adecuada solución para las inversiones alemanas en el Sarre. Permite, ciertamente, la importación sin restricciones de bienes de capital, aunque con la limitación de condiciones para la importación sin impuestos aduaneros, que sólo pueden ser cumplidas por escasas empresas. Existe, además, la limitación de que los bienes incluidos en uno de los anejos al tratado del Sarre sólo podrán ser importados cuando no constituyan daño directo o indirecto para la balanza de pagos francesa y cuando no repercuta sobre el mercado, sino una vez transcurrido el período transitorio. A las empresas que no estén en condiciones de

cumplir estos dos requisitos no les es permitido empezar a disfrutar de la importación libre de derechos aduaneros, sino al comenzar el año 1959.

El problema de las inversiones en el Sarre

El acuerdo germanofrancés sobre el Sarre regula las modalidades de la reintegración del Sarre a Alemania y plantea, a la vez, un problema para la República Federal de Alemania, consistente en qué medida será posible y necesario ayudar al Sarre para lograr que el regreso económico del mismo a Alemania se produzca de la manera más favorable. Los deseos de ayuda de la República Federal y las corrientes de inversión privada hacia el Sarre tienen, sin embargo, como límite las condiciones del acuerdo sobre el Sarre. Como antes se indica, las importaciones de bienes de capital que las industrias del Sarre efectúen procedentes de Alemania están sometidas a condiciones, en muchos casos difíciles de cumplir. Además, será precisa la previa autorización para la aceptación de empréstitos destinados a inversiones, salvo cuando la devolución se produjese durante el período transitorio. También, cualquier aceptación de un empréstito en marcos por una empresa del Sarre supone ver reducido, automáticamente, el pago en un 20 por 100, ya que el tipo de conversión establecido para el franco de 1 DM. = fFrs. no corresponde a la relación real de monedas que es, en este momento, de 1 DM. = 100 francos franceses. Al acreedor alemán le serán pagados por cada 100 marcos solamente 8.400 francos franceses, lo que corresponde—como consecuencia de la sobrevaloración del franco francés—a una disponibilidad de sólo 84 marcos. La amortización de un crédito en DM, una vez transcurrido el período transitorio, representa para el deudor un gravamen financiero, que podrá reducirse si logra penetrar rápidamente en el mercado alemán y obtener en él medios de pago en muy corto plazo, pero no logrará anularse totalmente. Más favorable sería para el deudor lograr un crédito en francos franceses procedentes de Alemania: pero no es fácil encontrar en Alemania interesados en ello, pues quien así procediese, concediendo créditos sobre base franco francés recibiría, como amortización de ellos, por cada 8.400 francos franceses, aproximadamente, 84 marcos, es decir, su equivalencia en valor real, mientras que para la concesión del crédito habría tenido que emplear 100 marcos para obtener 8.400 francos franceses. Además es preciso tener presente que el interés bancario en la

República Federal es superior al que rige en la zona del franco francés y que el pago de un interés más elevado podría afectar gravemente a la capacidad de competencia de las fábricas del Sarre frente a las fábricas francesas. Con esta situación parece que la inversión podría hacerse con mayor facilidad por medio del suministro de bienes económicos, para lo que pueden utilizarse las posibilidades existentes para los suministros a largo plazo. Sin embargo, el cambio fijado para el franco francés en el acuerdo sobre el Sarre (1 DM. = 84 fFrs.) influye también negativamente, pues al facturarse en francos franceses el precio de la mercancía alemana en período transitorio sólo se obtendría como pago una cantidad inferior al valor de los suministros.

A juicio de los círculos económicos del Sarre, la situación producida en el acuerdo germanofrancés sobre el Sarre respecto de las posibilidades de inversión en dicho territorio no es muy favorable. No se pueden, sin embargo, anticipar juicios, y será preciso esperar a conocer la experiencia recogida por el capital privado en sus intentos de inversión en el Sarre. A su vista habrían de considerarse las medidas a adoptar por el Gobierno Federal alemán para suplir la escasez o, incluso, la ausencia de capitales alemanes en el Sarre. La ayuda del Gobierno Federal alemán habrá de ir dirigida a compensar el desequilibrio existente entre los valores reales del marco alemán y el franco francés, así como los diferentes niveles tributarios. Si esta ayuda fuese insuficiente, se piensa en la posibilidad de llegar a emplear medios procedentes del fondo extraordinario del E. R. P. (Plan Marshall) de que dispone la República Federal de Alemania, para colmar con él, las lagunas que se produjeron en el terreno de las inversiones en el Sarre. Entre ellas figurarían las amortizaciones procedentes de los créditos que, con cargo al Plan Marshall, fueron atribuidos al Sarre y cuyo valor ha sido precisado en los acuerdos francoalemanes sobre el territorio, estableciéndolos en alrededor de 26.000 millones de francos franceses, equivalentes a 310 millones de marcos. A estas necesidades de inversión habrá que sumar las de las minas del Sarre que deberá realizar el nuevo titular de ellas, según más adelante se explica, para mantener la producción a los niveles adecuados. Junto a estas medidas habrán de ser examinados otros proyectos destinados a mejorar los medios de transporte del Sarre y, sobre todo, los accesos al mismo desde Alemania, pues, debido al aislamiento en que durante varios años se han permanecido en dicho territorio respecto a Alemania,

se ha producido un empeoramiento general de las vías de comunicación, principalmente carreteras. Para hacer frente a estas necesidades, la República Federal habrá de aplicar medios extraordinarios, ya que no bastarán, a buen seguro, las recaudaciones que en materia de impuestos correspondan a la República Federal y ésta entregue a la administración del Sarre. Las comunicaciones ferroviarias y postales y telegráficas, al haber pasado a depender respectivamente de los ferrocarriles federales (Bundesbahn) y de los servicios de correos federales (Bundespost), serán atendidos por estos organismos, a cuyo cargo queda la reforma y su adaptación a los niveles alemanes.

Al final del período transitorio existirán, con toda probabilidad, niveles adecuados en los sectores de salarios y costos de materias primas, que asegurarán un equilibrio para la economía del Sarre. Sin embargo, no podrá en tan corto plazo salvarse el desnivel que existe en lo que a costos de fabricación se refiere entre las industrias del Sarre y las industrias de la República Federal. Esto se debe, fundamentalmente, a que la economía no ha mejorado su utillaje al mismo ritmo que la República Federal, pues mientras las inversiones a largo plazo efectuadas en el Sarre, entre los años 1952 y 1954 experimentaron un aumento del 22 por 100, en la República Federal rebasaron el 30 por 100 para el mismo período de tiempo. Esto arroja, como promedio de crecimiento para el Sarre, la cifra del 10 por 100, mientras para la República Federal es del 13 por 100. Además, es preciso tener presente que los niveles de inversión en el Sarre están fuertemente afectados por los aumentos de precios. Finalmente, no hay que olvidar la influencia que la incertidumbre sobre el futuro político del Sarre desde 1918 ha ejercido sobre las inversiones.

El utillaje de las industrias del Sarre sufrió gran desgaste durante los años de guerra, e incluso una parte del mismo fué trasladado a Alemania, de donde no regresó. Los medios de inversión disponibles, al final de la guerra, fueron también afectados por la conversión monetaria que tuvo lugar en 1947. Los años que siguieron a la incorporación económica a Francia trajeron consigo una lenta inflación del franco. Además, la política tributaria del Sarre, en contraposición a la francesa, no permitía sino escasos aumentos de capital sobre la base de autofinanciación. Para completar el cuadro hay que añadir que las dificultades con que, a partir de 1945, hubieron de luchar quienes deseaban resta-

blecer su utillaje, importando la maquinaria correspondiente de Alemania, actuaron de forma casi prohibitiva, a causa de las tarifas aduaneras y los impuestos sobre la importación. La industria más afectada ha sido la de transformación, hija de los años de postguerra y que por no disponer sino de un reducido mercado propio no ha podido montar su producción de forma racional.

La racionalización de la industria del Sarre y su modernización son, en consecuencia, las más importantes tareas que el Gobierno de la República Federal deberá acometer.

Los círculos económicos del Sarre han cifrado las necesidades de inversión en su territorio en unos 115.000 millones de francos. Además, han pedido al Gobierno Federal, en un memorándum que el Gobierno del Sarre ha enviado, conceda créditos en favorables condiciones y a largo plazo por otros 30.000 millones de francos, a los que habrán de añadirse 5.000 millones de francos para fomentar la autofinanciación y 6.000 millones de francos para anticipar al Sarre el pago de los intereses y dividendos de las inversiones extranjeras que alcanzan en dicho territorio a 28.000 millones de francos. Durante el período transitorio, la República Federal prestará, además, de modo directo, ayuda a la economía del Sarre, facilitando la colocación de sus mercancías en el territorio federal. Los círculos económicos del Sarre consideran que una de las formas de ayuda podría ser la de conceder una cierta prioridad a las industrias del Sarre, para lograr les fuesen adjudicados pedidos oficiales destinados a grandes obras públicas que se realicen en Alemania. No puede hablarse, sin embargo, de una cuota destinada al Sarre, sino de una decisión a adoptar por las autoridades federales alemanas, cuando las ofertas procedentes del Sarre estuviesen al nivel o levemente por encima de las ofertas procedentes de las industrias de la República Federal. A estos contratos deberían unirse las formas de financiación anticipada, con lo que se lograría sustituir en tales actividades a las demandas que actualmente dirigen las autoridades francesas a las industrias del Sarre para la fabricación de instalaciones destinadas a obras públicas de importancia que en Francia son adjudicadas por el Gobierno. Durante el período transitorio es preciso también conseguir que los precios de las mercancías sarresas, que se ofrezcan en la República Federal, sean favorecidos en su formación por medidas extraordinarias, entre las que los círculos económicos del Sarre sitúan las reducciones tributarias.

Las medidas vigentes destinadas al fomento de la exportación aplicadas por las autoridades francesas (primas equivalentes de un 5 a un 9 por 100 del valor) y con la devolución del impuesto de plusvalía (19'5 por 100, aproximadamente, del valor de la mercancía), los productos del Sarre disfrutaban, en su exportación a Alemania, de una reducción en sus precios frente a los del mercado interior del Sarre, de un 25 a un 29 por 100, según mercancía. Con ello se compensa sobradamente el desequilibrio inicial debido al cambio aplicado de 1 DM. = 84 francos franceses, que está por encima del cambio real en un 20 por 100. Si a pesar de ello las mercancías del Sarre no estuviesen en condiciones de concurrir con las alemanas en el mercado alemán, las autoridades federales deberán examinar las causas que pudieran producirlas, es decir, los niveles impositivos, los costos de producción, la racionalización y los niveles de salarios.

Problemas financieros y tributarios

Después de 1945 y con la incorporación del Sarre al espacio económico francés, las autoridades de este territorio tomaron, como tarea principal, el adaptar los niveles tributarios del Sarre a los franceses y colocar así a la economía de éste en condiciones de participar activamente en el abastecimiento del mercado francés. Este equilibrio no llegó, sin embargo, a lograrse, pues Francia permitió en 1945 que las empresas situadas en Alsacia y Lorena, al transformar sus balances en Reichsmark en balances ffrs., pudiesen, simultáneamente, revalorizarlos al amparo de una disposición dictada en 1914. El Sarre se vió, pues, obligado a seguir este ejemplo. Sin embargo, no aplicó, por escrúpulos administrativos, las medidas adecuadas, con lo que las posibilidades de revalorización que se ofrecieron a las empresas del Sarre permanecieron por debajo de las francesas, con evidente perjuicio en cuanto a amortización se refiere para aquéllas. La explicación hay que buscarla en el temor que fué creciendo en el ánimo del Gobierno del Sarre por la excesiva influencia que los Ayuntamientos llegaron a alcanzar en el Parlamento sarrés, sobre todo, en las comisiones parlamentarias para impuestos y presupuesto. Este hecho ha influido constantemente en la vida financiera y tributaria del territorio. Ya desde los comienzos de la incorporación

económica a Francia, los municipios del Sarre obtuvieron participaciones del 30 por 100 sobre las recaudaciones por impuestos sobre la renta, sobre sociedades y de derechos reales. Aunque esta participación de los municipios era soportable desde el punto de vista financiero, se demostró, sin embargo, el perjuicio que significaba el transferirles la recaudación de impuestos, pues llegaron a rebasar los límites razonables movidos por el interés de obtener mayores medios. Las pretensiones de los municipios de obtener indemnizaciones por los daños padecidos llegaron a revestir tal importancia que constituyeron una preocupación para el ministro de Hacienda del Sarre y crearon, gradualmente, una base de desconfianza, que hubo de influir en la formación de los presupuestos. Francia no reconoció esta situación y actuó incluso en contra de ella al reformar los impuestos sobre la plusvalía, sin entrar en negociaciones con los municipios. Pero los esfuerzos realizados por el Gobierno del Sarre para corregir tal situación no obtuvieron éxito, pues, aunque a fines de 1951, el ministro de Hacienda sometió al Consejo de Ministros del Sarre un proyecto de ley de revalorización de balances que preveía la adaptación a las revalorizaciones realizadas por Francia en su territorio nacional, no obtuvo este proyecto la aprobación del Gobierno al adelantar las comisiones de Hacienda y de Presupuestos del Parlamento que las consecuencias no podrían ser, seguramente, soportadas. En su defecto se dictó una ley en 21 de enero de 1952, que constituyó una débil sustitución de la anterior y en la que el Estado hubo de asumir el pago a los municipios de lo que dejaba de percibir por el concepto de impuestos.

Es preciso esperar hasta el 10 de abril de 1954 para hallar una disposición eficaz sobre la revalorización de activos, pero el retraso de seis años con que se produjo hizo imposible ajustar armónicamente los balances de las empresas del Sarre con los de las francesas y no ofreció sino coeficientes de revalorización insuficientes.

Las consecuencias de esta política tributaria aislacionista perjudicaron las amortizaciones, reduciéndolas a niveles inferiores a los franceses, sobre todo en lo que a autofinanciación se refiere. Mientras en Francia se autorizaba la amortización de un 12'5 por 100 de promedio en la industria siderúrgica y en la República Federal se mantenían cifras parecidas, en el Sarre fué solamente del 3'3 por 100 a partir de 1952. Este retraso, debido a la política tributaria antiinversionista prac-

ticada por el Sarre afectó profundamente a toda su economía, y dado que, además, no existía a disposición de las empresas del Sarre un mercado suficiente de capitales, no se pudo llevar a cabo la política de inversiones adecuada para mantener el equilibrio con Francia y Alemania.

El retraso en que el Sarre se halla en lo que a inversiones se refiere, habrá de ser tenido en cuenta—a juicio de los expertos del territorio—, al producirse la incorporación definitiva de éste a Alemania, en los nuevos balances en DM. que se publiquen por las empresas en dicho momento.

Las minas del Sarre y su exportación de carbón

Las minas del Sarre constituyen uno de los pilares de la economía del territorio y figuran a la cabeza en cuanto a personas ocupadas entre todos los sectores industriales del mismo. La anexión del Sarre a Alemania trae consigo hondas repercusiones no sólo en el aspecto económico sino también en el jurídico. En el acuerdo del Sarre de 27 de octubre de 1956 se crea una nueva entidad, a cuyo cargo queda la explotación de las minas del Sarre y que sustituye a la hasta entonces existente. La transmisión se producirá al final del tercer trimestre del año actual. En la nueva entidad participará el territorio del Sarre con un 26 por 100, y el Gobierno Federal alemán, con un 74 por 100. Aún es prematuro el hacer cálculos sobre qué tareas han de ser atacadas con carácter prioritario por la nueva entidad, aunque puede afirmarse que la mejoría de los rendimientos en su explotación deberá atraer su atención de forma importante. En el acuerdo sobre el Sarre se prevé también la explotación de los yacimientos carboníferos de la cuenca del Warndt, que realizará la nueva entidad (Saargruben), lo que producirá un desplazamiento geográfico de la industria extractiva, pues abandonará gradualmente los territorios de los valles de Sulzbach, Fliessbach y del río Sarre, en que los rendimientos y las cantidades extraídas van disminuyendo al agotarse los yacimientos. Así, se comenzará el laboreo de los yacimientos del Warndt, que hasta ahora figuraban como reserva. Además de las cantidades previstas en el anejo 25 al acuerdo sobre el Sarre (entrega a Francia de 66 millones de toneladas de carbón procedentes de la cuenca del Warndt) la minería sarresa se obliga a sumi-

nistrar anualmente a la sociedad francesa Huillières du Bassin de Lorraine 1.200.000 toneladas durante veinte años, a comenzar desde el 1.º de enero de 1962, en concepto de compensación por la devolución anticipada de determinadas concesiones mineras en la cuenca del Warndt. La presión de estos suministros obliga a la nueva entidad alemana a cuidar con gran atención el problema de los rendimientos en la extracción y la nueva empresa proyecta obtener 25.000 toneladas diarias de carbón, ocupando a 20.000 mineros sarreses, asegurando con ello una duración de cien años para la cuenca del Warndt. Simultáneamente serán ampliadas y modernizadas otras instalaciones mineras y así se logrará compensar el agotamiento gradual de pozos antiguos, esperándose que la producción alcance los 20.000.000 anuales de toneladas de carbón dentro de pocos años. Se atenderá, igualmente, a la ampliación de la capacidad de coquización del Sarre con la nueva instalación de una nueva planta en Luisenthal, con lo que el Sarre dispondrá, anualmente, de 1.600.000 toneladas de coque.

El mercado de carbón

Los acuerdos sobre el Sarre precisan con claridad la distribución del carbón extraído en el territorio. Para mejor información, a continuación se detalla la distribución de las ventas de carbón del Sarre en el año 1956:

País	Carbón (tons.)	De él, coque (tons.)
Sarre	5.200.000	200.000
Francia	4.300.000	500.000
Alemania... ..	3.700.000	120.000
Otros países... ..	1.000.000	650.000 (de hulla hacia los mercados tradicionales.

Como puede verse, la industria del Sarre consume, aproximadamente, un tercio de la producción de carbón. Francia absorbe un 25 por 100; Alemania, un 20 por 100, y el resto es consumido por los tradicionales compradores de carbón del Sarre: Suiza, Italia, Luxemburgo y Austria.

Estos suministros se han demostrado de gran utilidad para remediar las épocas de crisis y la economía del Sarre está interesada en poder mantenerlos.

En el acuerdo sobre el Sarre se prevé que este territorio enviará anualmente a Francia un 30 por 100 de sus excedentes de carbón que deberá vender a los precios del mercado francés. Esta cuota equivale a 5.000.000 de toneladas de carbón y coque, considerando la producción actual. Además, la industria del Sarre absorberá mayores cantidades de carbón en los próximos años, contándose con que llegue a los 6.000.000 de toneladas. Por encima de estas cifras, el Sarre habrá de preocuparse en suministrar carbón a la zona de Baden-Württemberg en mayor medida de la actual, y, finalmente, deberá atender los mercados tradicionales antes citados.

Para la venta de carbón se crea una organización francoalemana que coordinará la venta del combustible procedente del Sarre y el de Lorena. La citada entidad está domiciliada simultáneamente en Francia y Alemania, y en ella estarán equilibradamente representados los intereses franceses y alemanes.

Sustituirá a la "Unichar", que hasta ahora había desempeñado esta tarea. La misión de la nueva entidad consiste en exportar carbón del Sarre y de Lorena y son de su competencia, incluso, los suministros que aquel territorio realice al sur de Alemania. No será competente esta sociedad para la venta de carbón francés en Francia y del Sarre en su propio territorio, con lo que cada cuenca podrá vender libremente, dentro de su territorio, sin dependencia alguna de la nueva organización creada.

La industria siderúrgica

Después de la segunda Guerra Mundial, la industria del Sarre reanudó lentamente sus actividades. En otoño de 1945 comenzó a funcionar un horno alto en Völklingen, al que siguieron, poco después, dos más. En 1952, el Sarre había alcanzado, aproximadamente, sus niveles anteriores a la última Guerra Mundial. A continuación se detalla la evolución de la industria siderúrgica del Sarre.

Los acontecimientos políticos y la frecuente modificación de las fronteras aduaneras han impedido un desarrollo normal de la industria

EL SARRE, ESTUDIO ECONÓMICO

siderúrgica del Sarre. Mientras tras la segunda Guerra Mundial, tanto en la República Federal de Alemania como en Francia, las industrias pesadas recibieron grandes inversiones, las industrias del Sarre no han disfrutado—vistas en su conjunto—de ventajas similares. Por el contrario, la política fiscal llevada a cabo por el Gobierno del Sarre impidió el desarrollo de ellas. Las pérdidas sufridas en la conversión de los balances, unido a la inflación del franco, hubieron de añadirse a la falta de capitales disponibles y a la necesidad extraordinaria de atender

<i>A ñ o s</i>	<i>Producción en miles de toneladas de acero.</i>
1913.....	2.079,810
1929.....	2.208
1932.....	1.463
1938.....	2.600
1950.....	1.898
1951.....	2.603
1952.....	2.825
1953.....	2.683 (1)
1954.....	2.804
1955.....	3.165
1956.....	3.370 (calculadas)

(1) Fin de la guerra de Corea.

a la reconstrucción de las instalaciones, gravemente dañadas por la guerra. Por estas causas, las industrias siderúrgicas del Sarre no han podido aumentar apreciablemente su capacidad de producción. Los niveles de amortizaciones y nuevas inversiones de las empresas del Sarre están por debajo de las normas de la alta autoridad del Mercado Común del Carbón-Acero. Según datos de dicha alta autoridad, las inversiones brutas de la industria siderúrgica europea han representado alrededor del 15 por 100 de sus beneficios brutos, o, referidas a tonelada de acero, 4.500 francos franceses por tonelada. La industria siderúrgica del Sarre ha invertido en el período que va de 1948 a 1953, con una producción media anual de 2'2 millones de toneladas de acero, 2.100 francos franceses por tonelada producida; y en los años 1954 y 1955, con una producción media anual de tres millones de toneladas, alrededor de 2.000 francos franceses por tonelada.

Por tanto, a fines de 1955, las industrias del Sarre estaban retrasadas

en cuanto a inversiones en unos 40.000 millones de francos, tomando como referencia las normas de la alta autoridad del Mercado Común Carbón-Acero. Las consecuencias han sido dañosas para el Sarre y se han manifestado, en primer lugar, por una gradual pérdida de terreno en la producción de acero comparada con la de otros países miembros del "pool" Carbón-Acero. Mientras la producción de acero de estos últimos representó en 1955 un aumento del 110 por 100 sobre las cifras de 1913, el Sarre sólo pudo aumentar un 52 por 100. Mientras en el Ruhr las instalaciones de laminación han sido modernizadas e incluso renovadas en amplia medida después de 1954, las instalaciones del Sarre se enfrentan con la necesidad de renovar su utillaje si quieren estar en condiciones de soportar la concurrencia de la industria alemana e incrementar su propia producción.

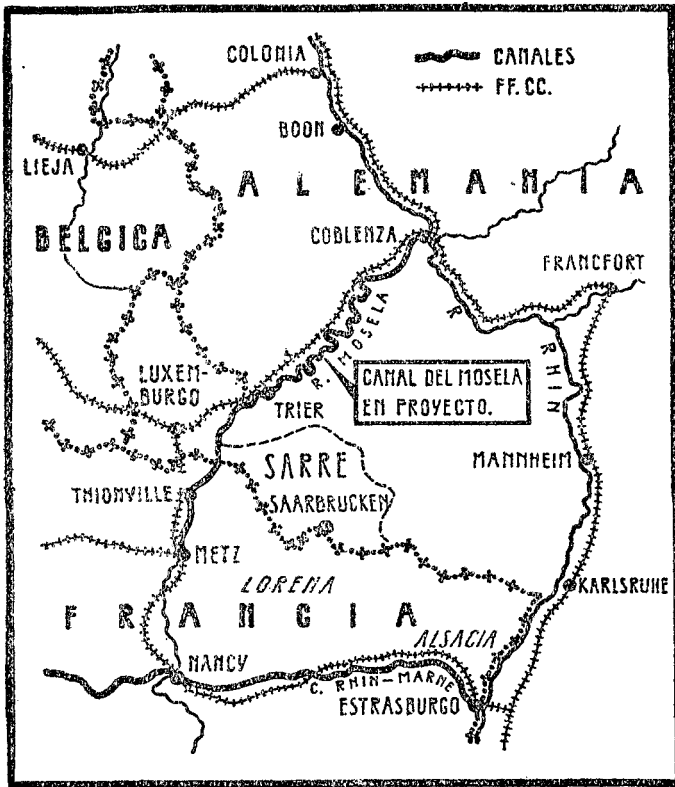
Las industrias siderúrgicas del Sarre estiman que para los próximos tres años (duración del período transitorio en que el Sarre permanecerá aún incorporado a la economía francesa), serán precisas inversiones por valor de 45.000 millones de francos franceses si ha de evitarse una grave amenaza para la misma existencia de dichas industrias. La reducida capacidad de autofinanciación—consecuencia de las escasas inversiones realizadas—no permite al Sarre presentarse en condiciones de equilibrio frente a las industrias alemanas similares. El retraso en las inversiones ha afectado también al nivel técnico de las empresas del Sarre. Sólo una profunda modernización y una adecuada racionalización en su producción podrán permitir a las industrias siderúrgicas del Sarre afrontar la concurrencia de las empresas alemanas. En demanda de ayuda se han dirigido ya peticiones al Gobierno Federal alemán, quien ha declarado abiertamente y de manera repetida su disposición favorable, por lo que existe confianza en los medios siderúrgicos del Sarre de que podrá afrontarse el momento de la reintegración sin grave daño para la industria siderúrgica del territorio gracias a la ayuda que la República Federal preste.

La canalización del Mosela

A la vez que los acuerdos del Sarre, fueron firmados otros, entre los que destaca por su importancia para la economía del Sarre el de la canalización del Mosela. Al retraso en que las industrias del Sarre se

EL SARRE, ESTUDIO ECONÓMICO

hallan, viene a añadirse un nuevo peligro para sus posibilidades futuras por la canalización proyectada del Mosela. La zona industrial de Lorena, ya en ventajosa posición respecto del Sarre por la favorable situación de sus yacimientos de mineral de hierro y de sus grandes campos carboníferos, recibe, por la canalización del Mosela, una nueva ventaja que no debe ser despreciada en su importancia, ya que por medio de la vía fluvial, cuya construcción se proyecta, podrán las factorías siderúrgicas de Lorena, no sólo recibir carbón y coque del Ruhr con fletes



fluviales sumamente baratos, sino que podrán utilizar también la misma ventajosa vía para exportar sus productos terminados. La canalización del Mosela prevé que esta vía fluvial pueda ser utilizada entre Diedenhofen (Lorena) y Coblenza por barcos hasta de 1.500 toneladas. La

industria del Sarre debe, pues, unir a su desfavorable situación geográfica, alejada de centros consumidores, las nuevas dificultades de concurrencia con la industria francesa en otros mercados.

Para explicar con mayor claridad las ventajas de Lorena sobre el Sarre por la utilización del Mosela, puede citarse lo que sigue: utilizando esta vía fluvial, las industrias siderúrgicas francesas próximas a dicho río o situadas en la zona de Nancy y Thionville verán reducidos sus costos en 550 francos por tonelada. Las reducciones que por los fletes más baratos puedan experimentar las mercancías de exportación francesa destinadas a puertos marítimos, se calculan en unos 900 francos por tonelada. Si se trata de mercancías enviadas a los mercados consumidores alemanes, el beneficio rebasa los 13 DM. por tonelada. Con la nueva vía fluvial en explotación, las plantas siderúrgicas de la región de Diedenhofen estarán en condiciones de ofrecer sus productos en la zona del Sarre a precios inferiores a los de las fábricas sarresas. La reducción de los costos de la industria de Lorena debida al abaratamiento de los fletes para el carbón del Ruhr, sumada a los beneficios en el transporte de las mercancías por vía fluvial, constituye una concurrencia invencible para el Sarre y amenaza a éste en su clientela, ya que en épocas de depresión el Sarre está amenazado, principalmente, de perder los siguientes mercados: el distrito de Doblensa e incluso la zona situada al norte de dicha ciudad; la zona del sur de Aelmania, especialmente, todos aquellos puntos a donde se puede llegar por vía fluvial sin necesidad de transbordo, tales como Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe, Kehl y todo el valle del Neckar hasta Stuttgart. Si a esto se añade que, al no estar equilibrada la oferta de carga en los sentidos ascendente y descendente, existe un exceso de oferta de fletes del que se beneficia Lorena, se aprecia, sin lugar a dudas, que el Sarre ha de salir gravemente perjudicado por estar sometido a las más caras y sumamente rígidas tarifas ferroviarias. La exportación de productos industriales del Sarre a la zona industrial que rodea a París está igualmente amenazada. Hasta ahora, el Sarre había atendido ese importante mercado, renunciando al equivalente beneficio de las fábricas de Lorena, por ser sus gastos de transporte superiores en unos 500 francos/tonelada a los de la región francesa. Si se tiene en cuenta que el transporte fluvial ofrecerá a Lorena un combustible más barato, se confirma la amenaza que para el Sarre constituye la canalización del Mosela en lo

que a la conservación del mercado de París se refiere. Dado que, además de estas ventajas, la industria francesa de Lorena ha modernizado, en mayor medida, sus instalaciones y ha racionalizado su producción de forma superior a la del Sarre, este territorio no tiene otro camino que el de tratar de conseguir un parecido abaratamiento en las materias primas por medio de tarifas muy bajas para el transporte del mineral de hierro de Lorena y del coque de la zona del Ruhr y de Aquisgrán. Sin embargo, estos deseos de la industria siderúrgica del Sarre chocan con las normas de la Alta Autoridad del Mercado Común Carbón-Acero. La industria del Sarre espera, sin embargo, conseguir de la alta autoridad la aprobación de tarifas regionales, invocando el carácter discriminatorio que la canalización del Mosela representa para la industria del Sarre y presentando la reducción de las tarifas de transporte como una compensación adecuada que restablezca el equilibrio roto por la construcción del canal. El límite para la determinación de las tarifas propugnadas por la economía del Sarre vendría marcado por las reducciones que en los fletes se hayan producido gracias al canal del Mosela en los productos de exportación de Lorena.

Conclusión

De este rápido examen de los más importantes problemas actuales del Sarre se destaca la evidencia y la necesidad de un amplio apoyo de la República Federal de Alemania.

La misión de la República Federal en los próximos años deberá estar dirigida a fortificar y desarrollar las débiles relaciones que entre el Sarre y el territorio federal existen actualmente, y a evitar que las fuerzas centrífugas que en el Sarre existen puedan mantenerse o desarrollarse. La economía del Sarre ha permanecido, en los últimos cuarenta años, influida decisivamente por la política. El aislamiento del Sarre, de Alemania, ha sido especialmente profundo en el sector económico. Por ello, será precisamente en este terreno, en el que el Gobierno Federal deberá actuar con energía para que el llamado problema del Sarre adquiera, con la marcha de los acontecimientos, creciente valor histórico.

