

## Nuestro tiempo

# EL CALCULO COSTE-VENTAJAS

Una nueva técnica está haciendo furor en Francia. Los americanos la inventaron, sobre todo, por necesidades del Pentágono. Los franceses, sistemáticos como siempre, la aplican a todos los campos y hasta le dedican una nueva revista: "Nacionalización de las disyuntivas presupuestarias". Esta nueva técnica se llama "cálculo coste-ventajas".

Se asegura que este cálculo permite contestar racionalmente preguntas como éstas:

- ¿Qué merece más la pena: luchar contra el cáncer del pecho o contra el del páncreas a la vista de los créditos limitados de que disponemos?
- ¿Qué es mejor: construir una autopista o un aeródromo en tal lugar?
- ¿Superarán las ventajas que se obtengan de la lucha contra los accidentes y los embotellamientos los inconvenientes de éstos?

¿Cómo resolver estos problemas? Cuantificando todo. La seguridad en la carretera, por ejemplo, es algo que cuesta mucho dinero. ¿Merece la pena? Para averiguarlo hay que "considerar la vida de un hombre como un capital cuyos beneficios futuros pueden calcularse más o menos exactamente". "El hombre —decía Stalin— es el capital más precioso". Hay quien piensa que no. ¿Cuál es el coste de producción (de sustitución) de una "persona activa"? Los economistas han de calcularlo. Hay que saber a dónde se va: ¿La ventaja de evitar hecatombes está en consonancia con el coste de la operación?

Un cálculo ciertamente interesante. Para que fuese totalmente irracional habría que afirmar aún más. Pues, ¿no es verdad que el "coste de sustitución" de un presidente o director general o de un profesor de Medicina es muy superior al de un obrero, un campesino, un niño todavía "improductivo"? ¿No habría que reservar los pasillos de seguridad en las carreteras a aquellos adultos cuya sustitución resultase más costosa? Los economistas aún no se atreven a decir nada semejante, pero ya se verá con el tiempo.

Otro cálculo para realizar: ¿qué ventajas tiene el no perder dos horas al día en los atascos? El cálculo esta vez será preciso: el precio de una hora de usuario es de sesenta pesetas; el de una hora de vehículo es de ciento veinte pesetas. ¿Cómo se han establecido estas cifras? Misterio. Pero ahí están. Y permiten esta curiosa conclusión: un automovilista solo en su coche vale por 2,2 peatonos o usuarios de transporte público, por lo que representa una ventaja 2,2 veces mayor ahorrarle al automovilista una hora que no al peatón.

El aspecto curioso del cálculo coste-ventajas tal y como se practica lo constituyen los límites unilaterales que impone a sus razonamientos. Nunca sopesa, por ejemplo, las ventajas que proporcionan mil millones gastados en armamento contra otros mil millones dedicados a la construcción de casas-cuna. Como tampoco confronta los transportes individuales y los transportes en común. Tampoco compara las ventajas que obtienen los patronos de unas condiciones de trabajo que provocan anualmente más de un millón de accidentes con incapacidad temporal o permanente, con el coste que estos accidentes representan para la colectividad en "sustitución del capital humano".

Todas esas cuestiones son tabú. El cálculo coste-ventajas pretende confrontar únicamente "medios intercambiables" con vistas a un "objetivo idéntico". Muy bien. Pero, ¿los inconvenientes y las ventajas, debidamente cuantificados, de los dos medios intercambiables son realmente intercambiables? A igualdad de coste, ¿equivale exactamente a lo mismo insonorizar todas las viviendas de una aglomeración o construir un aeródromo en medio del campo?

Si, dicen los economistas. Sólo que no han "calculado" el inconveniente que representa para los habitantes insonorizados el no poder vivir con las ventanas abiertas, ni jugar, ni pasearse al aire libre. Son fundamentalmente incapaces de "cuantificar" elementos cualitativos gratuitos como el aire, el sol, la armonía del paisaje y de las relaciones humanas, elementos infinitamente preciosos para mucha gente.

De igual modo, ¿quién decide ese "fin idéntico" con vistas al cual se ponen en funcionamiento los "medios intercambiables"? Sigue siendo una cuestión tabú. Los economistas pretenden confrontar los costes y ventajas respectivos de los medios, pero no el coste de los medios, por un lado, y el "valor" del fin propuesto, por el otro. ¿Merece la pena, por ejemplo, desarrollar el automovilismo, o la navegación de placer, o los transportes aéreos a ese precio cuando hay tanto que hacer, en tantos otros campos esenciales, desde el punto de vista de la calidad de la vida social? "Cuestión política", se dirá. Justamente: pues eludir la cuestión política, la de las prioridades y de la calidad de la vida social es hacer política de un modo disimulado. Refugiarse en las abstracciones y en la jerga tecnocrática del cálculo coste-ventajas es prohibir a los demás y prohibirse a sí mismo la apreciación, pero también la contestación y la definición democrática de los fines. Es aceptar las "condiciones existentes" como inmutables, los precios y mecanismos del mercado como sagrados.

Es sugerir que el dinero lo es todo, lo puede todo, lo mide todo.

■ IVAN DAVID.

reestructuración escolar: la «resegregación». En el segundo, ha estimulado a los blancos recalcitrantes del Sur, que alegan que existe una disparidad flagrante entre lo que está prohibido en el Sur y lo que se tolera en el Norte.

La resegregación no es más que el traslado del centro focal de la segregación de una escuela a otra, de una zona a otra, de una ciudad o población a sus suburbios. En docenas de ciudades, escuelas y distritos escolares que antes eran blancos se han convertido en centros educativos predominantemente «no blancos».

Hasta estos momentos no se ha realizado un análisis de cómo se viene desarrollando esto en el Norte, donde, sin embargo, es evidente; pero el Departamento o Secretaría de Salud, Educación y Beneficencia (que en inglés se conoce por las siglas HEW: Health, Education and Welfare) ha hecho un estudio de la composición racial del 90 por ciento de los distritos escolares en el país durante el año de 1968-69, y los resultados del computador de alta velocidad, dados a conocer el 4 de enero de este año, permitieron saber que cinco de cada diez alumnos de raza negra no residentes en el Sur asisten a escuelas cuya matrícula es del 95 al 100 por 100 negra, en contraposición a siete de cada diez que lo hacen en los once Estados del Sur. Por otra parte, sólo el 25 por 100 de los alumnos negros fuera del Sur asisten a escuelas de mayoría blanca, mientras que el 18 por 100 lo hacen en las escuelas sureñas. Ese estudio también reveló que diez de los principales sistemas escolares que funcionan en las veinte más pobladas ciudades del país cuentan con una mayoría negra en sus matrículas, y que en dieciséis de esos sistemas, el 60 por 100 o más de los alumnos negros van a escuelas virtualmente segregadas (del 95 al cien por cien de la matrícula es negra).

La médula de esta resegregación tiene, por tanto, una raíz económica y social, que se manifiesta en la reubicación de la población blanca a los suburbios, así como en el establecimiento de escuelas privadas «para blancos», dejando sólo al pobre —tanto blanco como negro— en las escuelas de las ciudades. El Estado de Louisiana dio la tónica de la persistencia del racismo al aprobar este verano prestar apoyo financiero a las escuelas privadas, en un gesto más de desafío al Tribunal Supremo.

En recientes testimonios prestados ante un Comité del Senado en Washington se señaló la presencia de normas de «segregación interna», que origina aulas separadas, mesas separadas y grupos separados en los períodos de almuerzo y de ejercicios, y hasta campanas de sonidos distintos para que los alumnos blancos y negros no utilicen los

pasillos y vestíbulos a un tiempo. En Louisiana, los autobuses recogen a los escolares negros a las cinco y media de la mañana, de modo que los estudiantes blancos puedan usarlos más tarde, sin juntarse. Se mencionó también el caso de un maestro blanco que reunía a sus alumnos negros en un rincón del aula y les volvía la espalda mientras enseñaba. Una alumna matriculada en una escuela integrada declaró al Comité que la impresión que sentía era la de encontrarse en una «selva hostil», y agregó que si protestaba de la situación la calificaban de «comunista» o de «militante negra».

La incertidumbre de cómo llevar a la realidad lo que hace dieciséis años ordenó específicamente el Tribunal Supremo ha servido de base para una ofensiva desatada en el Congreso, especialmente en el Senado, por los elementos sureños y sus acólitos, para demorar, obstruir y en lo posible rechazar el dictado del máximo Tribunal del país. Para acentuar más la situación, el Tribunal Supremo, única autoridad que pudiera esclarecer la confusión, ha estado de vacaciones durante todo el verano y no volvió a reunirse hasta el pasado mes de octubre.

El Gobierno Federal, en un intento por acelerar «en lo posible» el proceso de desegregación, puso en práctica el sistema de trasladar en autobuses a un número de alumnos, de una escuela a otra, de una zona a otra, de un distrito a otro, con el fin de «equilibrar» racialmente los centros escolares. En este aspecto es necesario señalar que han existido en los Estados Unidos dos tipos de separación racial: la que en los distritos del Norte se considera como segregación «de facto», producto de la estructura de la vivienda, y la que en el Sur se llama «de jure», resultado de una pauta o legislación oficial.

El sistema de «traslado en autobuses» ha agudizado la crisis en muchas partes, a pesar de que las estadísticas de la Secretaría de Educación han demostrado que diecisiete millones de niños son transportados a sus escuelas respectivas en autobuses, anualmente, sin contar los que viajan en autobuses y trenes subterráneos del servicio público. Estos últimos datos fueron ofrecidos por Leon Panetta, alto funcionario de la Secretaría, quien fuera despedido de su cargo por el Presidente Nixon, «por tratar de forzar» el cumplimiento de las instrucciones del Tribunal Supremo sobre la desegregación. El despido de Panetta no fue más que un síntoma de la reincidencia de la presión sureña en la política norteamericana cuando se acercan los períodos de elecciones. De ahí que Nixon, en alianza con los segregacionistas del Congreso, permitiese la obstrucción en el cumplimiento de la legislación de derechos civiles en medidas de tipo educativo. ■ F. V. P.