

EL TRANSPORTE Y LOS PLANES DE RECONSTRUCCION ECONOMICA

Por JOSE M.^a PELLICO PEREZ, Ingeniero de Caminos.

Comenta el autor, con gran acierto, los planes de Reconstrucción Económica últimamente publicados en nuestro país, y la necesidad de prever con la debida antelación la manera de resolver el gran incremento de transportes a que habría de dar lugar la ejecución de cualquier Plan de esa naturaleza.

Ha dicho algún humorista que cada adelanto técnico resuelve un problema, pero que crea otros diez; aquél, es de índole material; éstos, económicos o sociales. Así, algunos progresos del maquinismo resultan prácticamente inaplicables en determinadas ocasiones o lugares; otras veces, son tales los obstáculos de toda clase que salen a su paso, que llegan a interrumpir su utilización. Con esto se producen ya dificultades económicas, sociales y administrativas en serie ilimitada.

Por ello es lógico que las investigaciones técnicas, en cuanto suponen la aplicación de leyes del mundo físico a la resolución de problemas materiales, hayan pasado a ocupar un lugar secundario, aun para los especialistas, ante la apremiante necesidad de resolver, o al menos paliar, los innumerables problemas de índole no técnica, planteados para el normal desenvolvimiento del trabajo diario.

De aquí resulta que hoy, más que nunca, se espera de la ciencia económica la resolución de problemas acuciantes y que, bajo esta preocupación, entre las obligaciones marginales que la Humanidad tiene impuestas, figure la de leer o escuchar lo que se divulga sobre ordenación y organización económica, comercio exterior, créditos, finanzas, etc., con una avidez hasta estos tiempos desconocida.

Seguramente es a estas causas tan generalizadas a las que se puede culpar de que estas cuartillas fueran escritas.

Hace años que los economistas vienen examinando la conveniencia de impulsar las actividades económicas nacionales; más modernamente, se han estudiado programas en los que se sientan las bases que condicionan el desenvolvimiento de un plan económico; por último, recientemente se han divulgado trabajos en los que se llega ya a estimar la cuantía e importe de las más urgentes aportaciones necesarias para activar la reconstrucción económica del país.

Considerada como indiscutible la solución por todos los economistas, sin intentar penetrar en sus objetivos ni en su urgencia y plazo, ni tampoco en el examen de las necesidades absolutas cifradas en divisas, ni aun menos en la clase y procedencia de éstas, hemos creído necesario comentar la posible desproporción que, a nuestro juicio, existe entre el volumen del

plan y las posibilidades inmediatas de los servicios de transportes.

Parece natural que los planes que se estudien no sólo deben estar preparados para alcanzar la más perfecta coordinación de las actividades nacionales en el futuro, sino también, y esto es indispensable, durante el período transitorio de aplicación del plan. Si es necesario que este equilibrio exista entre las distintas ramas de la producción, es aún más imprescindible que se verifique entre su conjunto y los servicios de transportes, como factor común de todas aquellas actividades.

Vamos a permitirnos examinar, a estos efectos, dos interesantísimos y autorizados trabajos recientemente divulgados:

Informe presentado a la Junta general del Banco Urquijo, preparado por su competentísimo Servicio de Estudios; y

Conferencia sobre Economía e Industrialización Nacionales, pronunciada por el Ilmo. Sr. D. Manuel Fuentes Irurozqui, publicada en un volumen de Ediciones M. I. C.

Son éstos los dos trabajos que conocemos en que más se ha avanzado en cifrar las necesidades del Plan.

En el cuadro adjunto hemos procurado resumir los programas de las importaciones de ambos trabajos, con sus diferentes grupos y partidas y con las valoraciones reducidas a dólares, a fin de hacerlas comparables.

Partiendo de los datos del primero de dichos trabajos, o por estimación cuando aquéllos no existían, hemos tratado de deducir los pesos correspondientes a cada grupo.

Ambos planes se desarrollan en cuatro años; sus cifras totales difieren ampliamente: 1 475 frente a 5 738 millones de dólares. Sin embargo, estas diferencias quedan justificadas al serlo los criterios que presidieron ambos estudios.

En el trabajo del Banco Urquijo, diciendo: "El bosquejo que presentamos no es sino un anticipo del trabajo que está preparando nuestro Servicio de Estudios para determinar un programa de importaciones, modesto en la cuantía, a fin de no arrojar una carga excesiva sobre las generaciones futuras, pero suficiente

para proporcionar a nuestra producción el impulso adecuado”.

Por su parte, el Sr. Fuentes Irurozqui justifica sus cifras globales diciendo entre otras cosas: “Tal vez se considere exagerada esta cifra; pero también es exagerada, o mejor que exagerada, extraordinaria, nuestra ambición de españoles. Pero no desmedida para nuestras posibilidades del futuro. Nuestra Renta nacional se verá afectada en una octava parte por las importaciones consideradas necesarias en cada uno de los cuatro años; pero ello sólo significaría una vigésima parte, pasajera y amortizable, de la Renta que habrá de lograrse, 2,36 veces superior a la actual”.

Para hallarnos a igual distancia de ambos resultados, y también para compensar errores que pudieran haberse deslizado en nuestra estimación de tonelajes, hemos deducido al pie del cuadro la cifra media de éstos, que resultó ser de 17 247 000 toneladas anuales durante cada uno de los cuatro años que se fijan para el plan.

Sería inútil buscar mayores exactitudes en la estimación de pesos, dándonos por satisfechos con conocer su orden de magnitud, al que nos referiremos en lo sucesivo. Además, las importaciones no serán constantes a lo largo de los cuatro años; incluso en los trabajos examinados se prevén para algunos grupos cifras elevadas en el primer año, para hacerlos descender sucesivamente en los tres restantes.

La cifra media de dólares resultó ser de 3 600 millones, unos 40 000 millones de pesetas al cambio oficial, que únicamente citamos de pasada para subrayar el volumen de la aportación financiera y de crédito; éste principalmente a largo plazo, necesarios para facilitar la inversión de las empresas privadas.

El orden de la cifra de dichos tonelajes conviene compararla, al menos, con las que nos proporcionan las estadísticas.

La cifra máxima registrada por éstas para el tonelaje de las importaciones normales corresponde al año 1929 con 7 100 000 Tn.; la media anual de los años 1926 a 1935 fué de 5 400 000; la deducida como media de ambos planes resulta ser, por tanto, del doble de aquélla al triple de ésta, lo que hace suponer que no se alejará mucho de la verdadera, ya que se trata de una importación extraordinaria.

En cuanto a actividad de los puertos, la cifra media descargada entre los años 1922 a 1929 no excedió de 5 300 000 toneladas anuales. En cabotaje se movieron, además, unos 5 000 000 de toneladas. En 1946, estas cifras pasaron a ser 2 700 000 y 8 000 000, respectivamente.

Será interesante examinar las posibilidades de nuestros grandes puertos, para, sin detrimento de las exportaciones y del cabotaje, facilitar la maniobra de 3 000 barcos de 5 000 toneladas, que exigirá el transporte anual de las importaciones, así como las posibilidades de descarga. A estos efectos, convendría hacer

un recuento de las más urgentes necesidades de dragados y del utillaje pendiente de instalar, que en 1940 se valoró ya en unos 86 000 000 de pesetas.

Si ahora nos referimos a la red ferroviaria y suponemos que sólo pasen a ella 12 500 000 toneladas de los productos importados, y que cada una haga el recorrido medio de 200 kilómetros, citado en las estadísticas de tráfico, llegaremos fácilmente a los 2 500 millones de toneladas-kilómetro anuales, que representan un aumento de la demanda de transportes del 50 por 100 sobre el tráfico total servido por la RENFE en los últimos años, con un cargue adicional diario de 4 000 vagones de 10 toneladas.

La distribución de estos tonelajes dará a los ferrocarriles secundarios, carreteras y vías urbanas, aumentos de tráfico de mercancías que no diferirán mucho de los porcentajes deducidos; además, en toda clase de servicios se producirá un proporcionado y general aumento del tráfico de viajeros.

Todas estas demandas de transportes interiores deben considerarse como adicionales no sólo al tráfico actual, sino a éste incrementado en el lógico, inmediato y creciente aumento de la actividad del comercio interior y del exterior de exportación, que son precisamente las finalidades inmediatas de cualquier plan.

Resulta así, como era lógico, que si el transporte constituye un factor esencial de un sistema económico en marcha (transporte, fundamentalmente, de primeras materias y productos fabricados), aun más ha de serlo en un sistema económico en período de *aceleración*, en el que al tráfico normal inevitable ha de sumarse el de los bienes de capital y demás aportaciones extraordinarias.

De aquí se deduce que el acondicionamiento de los sistemas de transportes no sólo no permite aplazamientos, sino que, teóricamente, debiera anticiparse a la iniciación del plan, pues el aumento de la demanda de transportes ha de surgir necesariamente desde el primer día del primer año de vigencia efectiva de aquél.

La extraordinaria importancia económica que el acondicionamiento del ferrocarril supone, exige que éste se apoye en la previa recuperación de la gran industria, de la que ha de convertirse en su más importante cliente. Esta razón justifica que la cifra media incluida en los planes que comentamos para material de ferrocarriles sea sólo de 190 millones de dólares, cuando el Plan General de la RENFE fué valorado, en agosto de 1945, en 8 300 millones, y el de electrificación, en 2 000 millones de pesetas, cifras a las que, aplicados los índices de revisión de precios correspondientes, casi llegan hoy a duplicarse. Pero, aunque las fijadas para importación de material ferroviario fueran más elevadas, su preparación e instalación exigiría un cierto plazo y será siempre difícil ponerle en servicio dentro del señalado para el Plan.

En definitiva, si la recuperación del sistema ferroviario ha de basarse en su interdependencia con la gran

industria, dada su magnitud, y aunque así no fuera, si su puesta en servicio necesita un cierto plazo, no será en ningún caso posible exigirle una colaboración súbita y excepcional con anterioridad a la fecha en que pueda lograr su calidad de beneficiario de las importaciones que para él se proyecten o de las esperadas mejoras de la gran industria.

De cualquier forma, será necesario buscar otras soluciones más fáciles y más rápidas, si se quiere de verdad que el Plan tenga efectividad dentro de los plazos previstos.

A este efecto, convendría reforzar eventualmente la capacidad de tráfico de las arterias ferroviarias fundamentales mediante servicios por carretera más o menos coincidentes con el ferrocarril, a fin de liberarle de los tráficos adecuados para permitirle atender la demanda de transportes surgida en los puntos de importación, por las grandes masas de mercancías comprendidas en el Plan. Será, asimismo, necesario facilitar el aumento de actividad de los servicios de auto-transporte, independientes del ferrocarril, en la proporción exigida por aquél.

De cualquier forma, ha de tratarse siempre de que los nuevos servicios, todo lo eventuales que se considere necesario, sean públicos y de carácter regular y otorgados conforme a la Ley, a fin de lograr en ellos la mayor economía y eficacia posibles, en oposición a cualesquiera otros servicios públicos o privados complementarios de carácter discrecional.

De no preverse así, mucho sería de temer que, a última hora, fuera inevitable la necesidad de crear urgentemente un servicio especial complementario de las importaciones, especializado en el tráfico correspondiente a sus mercancías, y aun servicios más o menos privados que, aunque con pésimo rendimiento y más elevados costes, estarían siempre dispuestos a montar y sufragar los beneficiarios directos de los bienes importados, con graves consecuencias para el coste de las instalaciones y de sus productos, que luego han de pensar competir en los mercados internacionales.

Cinco mil camiones de 10 toneladas, y aun menos, o de menor tonelaje si se utilizan remolques, trabajando 300 días al año, con coeficientes de aprovechamiento del 50 por 100, pueden, cómodamente, liberar al ferrocarril de los 2 500 millones de toneladas-kilómetros correspondientes al tráfico adicional previsto. Tres mil omnibus de 40 plazas, trabajando en condiciones análogas, pueden hacer 3 600 000 000 de viajeros-kilómetros, mitad del tráfico de la RENFE, si así fuera necesario.

Los servicios afluentes e independientes exigirán, asimismo, importantes cifras de material, no sólo para aumentar su capacidad, sino para sustituir el actual material, que, por su antigüedad resulta de una conservación y explotación antieconómica.

Es indudable que el material móvil necesario para los servicios por carretera habría de adquirirse en el

extranjero, ya que no será posible esperar la puesta en marcha de la fabricación nacional; no hay duda que podrá obtenerse y ponerse en servicio más fácil y rápidamente que el material móvil o fijo para ferrocarriles que, por otra parte, habría de ser de análoga procedencia. El consumo de combustibles líquidos para el tráfico citado de mercancías viene a ser la cuarta parte del normal en las últimas ocasiones en que hubo libertad de venta, y el de asfaltos no será desproporcionado con el de las importaciones anuales anteriores a 1936. Todo ello debe preverse en el Plan.

Durante el plazo de amortización física de este material móvil (de cinco hasta diez años, si se conserva y repara debidamente), podrá el ferrocarril, con menos agobios y con una colaboración organizada, que no supone competencia, dar un intenso avance en su transformación; intentando, incluso, acortar los plazos de su total reconstrucción, que, según el informe del Banco Urquijo, son los siguientes:

- 30 años para renovar y ampliar la vía.
- 25 " " reforzar y sustituir los puentes.
- 20 " " terminar la electrificación y ampliación de estaciones.
- 10 " " el plan de enclavamientos y señales.

Terminados estos programas, será cuando pueda darse por empezada la nueva era del ferrocarril, reduciendo paulatinamente aquella colaboración imprescindible para el desarrollo del Plan, siendo más precisa la ayuda de la carretera cuanto más urgente y rápido deba ser aquél.

En definitiva, y ésta va a ser la conclusión única que de nuestro trabajo debe deducirse, entendemos que a la hora de planificar detallada y coordinadamente la reconstrucción económica del país, basada en un excepcional impulso, a varias ramas de nuestra industria, es preciso no olvidar que el transporte es algo más que una rama, ya que forma parte esencial del propio tronco de la economía.

Entonces será preciso contar con las posibilidades y necesidades de las obras públicas y servicios ligados a las mismas, ya sean puertos, ferrocarriles o carreteras, a fin de que, en unas y otros, conocido el volumen del plan que se proyecte, se pueda prever, con la antelación suficiente, cuanto sea necesario para que, dentro de un carácter marcadamente público, presten en forma coordinada los rendimientos extraordinarios que se les pretende exigir.

De otro modo, una desconexión entre los planificadores pudiera reproducir el hecho relatado hace años por una alta autoridad ferroviaria, refiriéndose al suministro de carbón para ferrocarriles, y que, como en el caso de aquel individuo bohemio, no pudieran conseguirse los zapatos brindados por el prócer para acudir a su fiesta, por no tener zapatos para ir a recogerlos.