

## La autonomía económica del tráfico aéreo

Por CÉSAR GÓMEZ LUCÍA

*Profesor de Aeronáutica Comercial en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos.*

NO pretendemos descubrir el Mediterráneo al decir que la Aviación es el más caro de los medios de transporte. Contribuye a ello, por ahora, el estar la Aviación en su período de desarrollo, que impide, por tanto, que la industria de construcción aeronáutica rinda el provecho que otras industrias de construcción; y contribuirá siempre a su encarecimiento el ser, el aéreo, un transporte «contra naturaleza». La Aviación no se apoya como la navegación fluvial a la vela, la aerostación, etc., en leyes de la naturaleza, sino que, precisamente, se opone a la más principal de todas las leyes universales: la ley de la gravedad. La Aviación necesita repartir sus esfuerzos: *a)* en mantener un objeto en el aire; *b)* en trasladarlo de lugar.

La carestía del tráfico aéreo no es, sin embargo, obstáculo insuperable a su utilización; porque la Aviación es, con notable diferencia, el más rápido de los medios de transporte, y en economía todo es función de esfuerzo y tiempo. A medida que disminuye el factor tiempo podemos aumentar el factor esfuerzo (en este caso precio) sin alterar el equilibrio económico. Los transportes más caros toman carta de naturaleza si ganan en tiempo a los más baratos. Basta fijarse la clientela que tienen hoy día el barco de vapor y el de vela, a pesar de la diferencia de fletes. Basta fijarse también en la aceptación y universalización del teléfono y en cómo va desplazando al correo — que es transporte del pensamiento — a pesar de la enorme diferencia de precios. Este desplazamiento sería mayor aún, sobre todo en asuntos comerciales, si el destinatario tuviese garantía de que quien le habla o telegrafía es el auténtico expedidor, cosa que se logrará con la utilización de la telefotografía.

La Aviación permite, hoy día, que un individuo se traslade de Madrid a Londres en nueve horas, que la fresa de

Aranjuez se pueda vender en Noruega al día siguiente de recogida, y que (por no citar más ejemplos), los periódicos de Madrid se puedan vender casi simultáneamente en toda España. He ahí tres casos típicos de utilización que sólo pueden existir empleando la Aviación. El tráfico aéreo no es una utopía, puesto que tiene clientela. Siempre habrá quien pague un sobreprecio para recibir o enviar rápidamente su correspondencia, y siempre habrá quien pague un alto precio por trasladarse en unas horas de Nueva-York a San Francisco.

Para el afianzamiento del tráfico bastará con que sea seguro el medio de transporte y con que los precios sean asequibles a una masa de usuarios. De la seguridad no hablaremos, porque está llegando a coeficientes que hace unos años se creían imaginarios. Basta ver las primas que aplican las Compañías de Seguros para los riesgos de aviación comercial como dato el más elocuente de todos. Lo mismo podríamos decir respecto a la regularidad, constancia y comodidad del tráfico aéreo, que va mejorándose de día en día. Queda, pues, para que el tráfico aéreo entre en el estadio de las cosas usuales, la cuestión del precio, y solamente esta cuestión.

Los ingresos en cualquier transporte son el producto de la cantidad de tráfico por el precio del flete. La cantidad de tráfico es a su vez función del precio: para un precio cero, el tráfico sería teóricamente infinito; para un precio  $x$ , el tráfico se reduce a cero. La práctica es la única que puede decir cuál debe ser el precio para que el producto dicho sea el máximo. Pues bien, la práctica demuestra (en Europa) que ese precio óptimo para el tráfico aéreo es el de tres pesetas oro la tonelada-kilómetro. El aumento de ese tipo de precio aleja definitivamente la clientela. Su disminución no proporciona el aumento de tráfico necesario para que el producto no disminuya.

Los gastos del tráfico aéreo, ¿son superiores o inferiores a tres pesetas oro la tonelada-kilómetro? Desgraciadamente, los gastos están actualmente (en Europa) por encima de cinco pesetas oro la tonelada-kilómetro. Además, ha de tenerse en cuenta que las necesidades de la clientela no son constantes, y como no se cuenta con el avión elástico para llevar en cada viaje justamente lo demandado por el público, resulta que en unos viajes va el avión casi vacío, y en otros se queda gente o mercancías sin poder ir, contra su deseo; lo que puede traducirse en que la utilización práctica del avión es solamente el 75 por 100 de su verdadera capacidad. De aquí se infiere que el déficit del tráfico aéreo es aún mayor que el que va de tres (precio pagado) a cinco (gasto), pudiéndose decir «que es un límite en el estado actual de la Aviación, que el tráfico costee con sus ingresos la mitad de sus gastos».

Se ve que la aviación mercante necesita la ayuda ajena. Por esto todas las líneas aéreas del mundo *están subvencionadas*, excepto una Compañía Colombiana (la *SCADTA*) que explota una línea sobre el río Magdalena hasta Bogotá, que permite, a los que la utilizan, salvar en nueve horas la distancia que cubrirían en ocho días por navegación fluvial, único medio que pueden utilizar los que no quieren ir en avión. Consecuente a la ley económica del esfuerzo y el tiempo, la *SCADTA*, que cobra ocho pesetas oro la tonelada-kilómetro, encuentra público que lo pague, y, sin necesidad de subvención, se reparte apetitosos dividendos.

Existen — que sepamos — otros dos casos de autoeconomía, pero no pueden considerarse como líneas aéreas, si bien son específicamente típicos. Uno de ellos es una empresa minera de Australia que ha preferido, por resultarle más seguro y económico, transportar mineral de alto valor por avión, en una distancia de 200 kilómetros, a llevarlo en semoviente por abruptos caminos. Ha montado, por tanto, un servicio regular aéreo que ella misma se costea. El otro caso es el servicio de taxis regular entre San Francisco y Alameda, que efectúa 24 viajes redondos diarios. La distancia es solamente de 10 kilómetros; pero da la *casualidad* que al quererles cubrir por tierra hay que recorrer más de 80, y si se quiere cubrir por mar, 16 kilómetros, debido a un archipiélago que obliga a dar varios rodeos a los barcos.

Esta ayuda ajena, que absolutamente necesita el tráfico aéreo, la obtienen algunas Compañías en Norteamérica, país de los filántropos, de señores o entidades particulares que desean favorecer a sus patrias chicas, o que instauran las líneas por orgullo o por capricho. Por eso es variable en extremo el número de Compañías que cada año explotan el tráfico aéreo en Norteamérica, cesando o surgiendo al parecer caprichosamente y sin que nunca se hagan competencia. Fuera de los Estados Unidos, el tráfico aéreo está universalmente subvencionado por los Estados. En unos, la subvención es directa, pagando, por

ejemplo, por kilómetro recorrido o por tanto alzado, o garantizando el interés al capital. En otros es indirecta, es decir, costeando la reparación del material o facilitando el Estado todos los servicios auxiliares, o proporcionando clientela, como en los Estados Unidos, que pagan la correspondencia transportada sin exigir al público sobreporte, lo que equivale a pagar el flete de una mercancía que quizá no acudiría si tuviese que pagarlo.

Es lógico que los Estados ayuden al tráfico aéreo: todos esperamos beneficios de la Aviación, y todos, o sea el Estado, estamos obligados a costear el *período de ensayo* del medio en que tantas esperanzas tenemos cifradas. El caso no es nuevo: es la historia de todos los medios de transporte. Los ferrocarriles no se hubieran desarrollado si los países en que empezaron a implantarse no les hubiesen subvencionado indirectamente. El capital acudió a las Empresas ferroviarias porque tenía una garantía de inversión, que en Francia y Austria era hasta el 4 por 100, y en Prusia el 5 por 100, lo que suponía entonces un cubrimiento, por el Estado, del 30 por 100 de los gastos totales de las Empresas. Así se llegó a un volumen de tráfico que permitió, por los años de 1865 a 1875, una autoeconomía completa después de cuarenta años de auxilio. Aun después de adquirido por el ferrocarril el desenvolvimiento propio de las mayorías de edad, es decir, después de lograda la técnica especialista que sólo admite las mejoras propias del continuo avance en la perfección humana, los ferrocarriles han tenido que subvencionarse: concediéndoles expropiación gratuita de terrenos, exenciones de impuestos, subvenciones de construcción, aportaciones de capital por las regiones interesadas, cesión de material por el Estado y tantas otras. Así ha sucedido en España, donde el Estado ha concedido en los últimos seis años subvenciones por encima de mil millones de pesetas a las Empresas ferroviarias. Igual podríamos decir de la navegación marítima, subvencionada en todos los países, y especialmente en el nuestro, y que aún no ha adquirido su plena autonomía.

Respecto al transporte automovilista, que está absorbiendo la hegemonía del tráfico, piénsese la enorme subvención que supone la construcción y conservación por el Estado de carreteras, puentes y pistas; y aunque modernamente las Haciendas se descargan de ello con las patentes, impuestos sobre el tráfico, etc., no supone esta gabela ni el 20 por 100 de los gastos efectivos a que el nuevo vehículo obliga con relación al tráfico anterior de carros.

Los Estados no pueden seguir con la Aviación una conducta distinta de la que han seguido con los otros medios de transporte, y tienen la obligación de proteger abiertamente este período de ensayo, que seguramente alcanzará la plenitud en un período más breve que sus antecesores el carro, el barco de vela y la máquina de vapor.