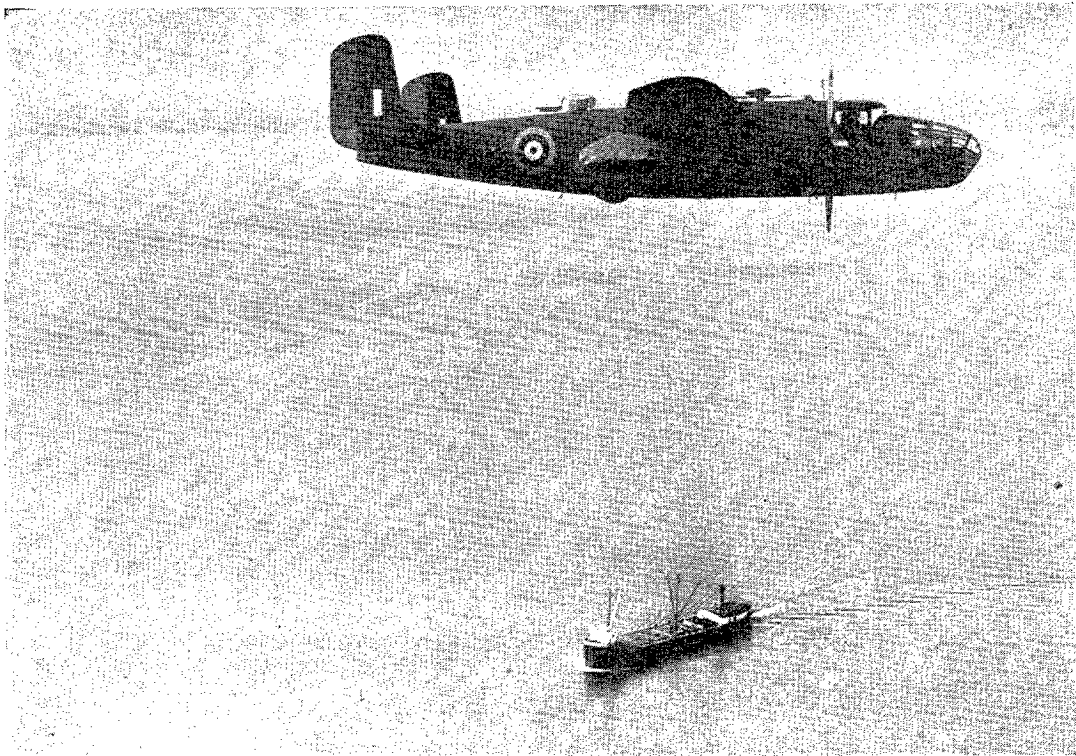


EL PORVENIR ECONÓMICO DE LOS TRANSPORTES AÉREOS

Por J. DE BARCIA, Capitán de Intendencia del Ejército del Aire.



Un gran avión de transporte en vuelo trasatlántico.

Pocos factores han tenido una influencia tan profunda en el desarrollo de la civilización como los medios de transporte por su repercusión en la valorización de la actividad económica productiva de los diversos países. Las dificultades que crean los conflictos bélicos al limitar los medios de transporte imponiendo un ritmo lento al intercambio de productos, tanto en el interior de las naciones como en el tráfico internacional, ponen de relieve la importancia del transporte como elemento básico de la vida de los pueblos, no sólo en lo que a las relaciones económicas se refiere, sino en cuanto a las intelectuales, morales y políticas de las naciones.

Cabe preguntarse si el desarrollo de la actividad productora, el aumento de la capacidad industrial, manufacturera y agrícola, determinan el aumento de los medios de transporte, o si es la facilidad del transporte la que influye en el desenvolvimiento de la industria y comercio de un pueblo. A poco que se medite sobre

la cuestión, se llegará a la conclusión de la íntima interdependencia de ambos fenómenos económicos, producción y cambio, de donde se deduce que la política de los transportes seguida en un país es el más claro índice de su política económica.

Mas queda otra cuestión por tratar: la relación que pueda existir entre el aumento de los medios de transporte y el crecimiento del tráfico, que en síntesis hemos visto representa la actividad económica de una nación. Y esta relación es, según se desprende del estudio de las estadísticas, la que existe entre una progresión aritmética y una progresión geométrica, o usando del símil del profesor Dott, Francesco Cozzo, de Torino, "la influencia del aumento de tráfico en dependencia con el aumento de los medios de transporte, puede compararse al aumento de la superficie de un círculo por el que experimenta su radio".

Y en efecto, vemos que la invención de la locomotora permitiendo la aplicación de la fuerza mecánica

al arrastre de trenes de múltiples unidades revolucionó en su día los transportes por carretera, haciendo pensar en que éstos (caballerías, carros, diligencias) quedarían desterrados por antieconómicos; mas la aparición de los automóviles revalorizó de nuevo la carretera, hasta el extremo de que hoy, en casi todos los países civilizados, la red de autopistas es más tupida que la férrea, sin que por ello pueda pensarse en la supresión de los ferrocarriles, que se irán modernizando mediante la aplicación de los motores eléctricos y de aceite pesado (autovías), plegándose, en una palabra, a las necesidades de cada pueblo y de cada época, sin que los modernos medios de transporte desplacen a los antiguos.

Otro tanto ocurre en el campo de los transportes marítimos: el buque de vapor superó al velero, sin desplazarle totalmente, por la mayor economía de este medio lento, pero barato, para el transporte de mercancías "pobres"; las motonaves representan un avance sobre los vapores por lo que respecta a la limpieza del buque, ahorro de personal y de máquinas, facilidad de aprovisionamiento y economía de espacio destinado al combustible, que supone, o un aumento de capacidad para pasaje o de carga útil, o de ambas cosas a la vez.

En los países de dilatadas costas como el nuestro puede constatarse el fenómeno de la coexistencia de los medios de transporte terrestre y marítimo sin temor a competencias ruinosas por la superioridad económica de la vía marítima sobre la terrestre: el transporte de carbón de la cuenca minera asturiana a la región mediterránea es más barato en buques de cabotaje que por ferrocarril y muchísimo más que por camión, a causa de que un buque, aunque más lento y teniendo que recorrer en el caso del ejemplo un camino más largo, puede transportar en sus hodegas un cargamento para el que se necesitaría disponer de varios trenes con el máximo número vagones que fuera permitido, resultando también inferior al coeficiente de gastos de explotación por lo que se refiere al entretenimiento del material y remuneración del personal empleado.

Por lo que respecta al transporte aéreo, objetivo principal de nuestro estudio, análogamente a lo que ocurre con el tráfico por vía terrestre en relación con la vía marítima, se echa pronto de ver la inferioridad económica de la vía aérea respecto de las otras dos, ya que pocas mercancías podrían soportar unos gastos de transporte tan elevados como los que aún en el futuro supondrán el transporte por avión, que quedará limitado al transporte de viajeros, de paquetes postales y correspondencia. Mas no olvidemos, como al principio decíamos, que el aumento de los medios de transporte determina el aumento del tráfico al abrir nuevas posibilidades a mercancías valorizadas, como ocurre con géneros que se alteran rápidamente, artículos de gran valor y poco peso, cuya utilidad puede depender en un momento dado de la facilidad y rapidez del transporte (medicamentos, vacunas, alimentos, metales preciosos, objetos de arte o de uso personal); en una palabra, mercancías de una gran densidad económica o capacidad contributiva.

En cambio, no ocurre lo propio en el transporte de viajeros, en que la rapidez del medio de transporte es

condición primordial a la que se supeditan cualesquiera otras consideraciones, resultando tanta mayor demanda de pasaje aéreo cuanto que este medio se va haciendo más seguro, cómodo y económicamente asequible.

Es oportuno hacer resaltar que no siempre compensará la rapidez del servicio aéreo al mayor gasto que ocasiona en relación con el transporte terrestre o marítimo, existiendo un límite en la distancia, por bajo del cual resultaría antieconómico el transporte aéreo. Este límite oscila alrededor de los 500 kilómetros para poblaciones enlazadas directamente por ferrocarril o carretera, salvo en casos excepcionales que interrumpiesen la comunicación, como sería inundaciones, grandes nevadas o destrucción de puentes; límite que puede situarse en 300 kilómetros cuando no existe comunicación directa. Nos referimos, naturalmente, a distancias medidas sobre las vías terrestres y no a recorrido en vuelo. En una palabra, cuando la diferencia en horas entre el tiempo empleado en el recorrido en avión y el recorrido por ferrocarril o auto sea inferior a seis, resultará inadecuado el transporte aéreo, que estará tanto más económicamente indicado cuanto más crezca esta diferencia.

Y siendo la rapidez la característica del transporte aéreo, parece lógico que para salvar grandes distancias, todo aumento en la velocidad, o lo que es lo mismo, reducción del tiempo empleado en el recorrido, contribuya a revalorizarlo. Pero existen dificultades de naturaleza técnica y económica que oponen al aumento de la velocidad más allá de ciertos límites. En primer lugar, el aumento de la velocidad requiere el aumento de fuerza motriz a causa de la mayor resistencia del aire al movimiento del avión, de donde se deduce, por un lado, un mayor consumo de gasolina, que requerirá mayor espacio destinado a depósitos de carburantes y un mayor peso inicial al despegar, y por otro, si se aumenta la potencia de los motores, aumenta también su peso y las vibraciones del aparato, lo que exigirá reforzar la estructura del avión con su consiguiente aumento de tara. Estos aumentos en la tara del avión no habiendo aumentado su capacidad, se traducen en una disminución de la carga útil.

Por último, el aumento en el consumo de carburantes al pretender una mayor velocidad, se traduce en una elevación del gasto del recorrido. Y estos dos resultados, el técnico (disminución de carga útil) y el económico (aumento del coste en el servicio) gravarán enormemente el precio del transporte de mercancías o el del pasaje, según el caso.

Con todo, ¿llegará a desplazar el avión de pasajeros a los grandes expresos ferroviarios y a los lujosos transatlánticos? No es aventurado contestar negativamente. Lo que sucederá es que cada uno de estos medios de transporte tendrá "su público". Tanto el transatlántico como el expreso de lujo se verán compelidos a ser "menos lujosos" y a aumentar las plazas de clases modestas, disminuyendo el precio de los pasajes y clases especiales. Los "sleeping-cars" no tendrán razón de ser si no se ponen al alcance de las clases modestas que viajan por necesidad pero sin prisas.

Se ve, pues, cómo la importancia del medio a emplear es contingente y no absoluta, y en la determina-

ción de esta variación influyen causas de naturaleza técnica, geográfica, política, social e incluso militar, como ocurre en tiempo de guerra; que si la primera guerra mundial presenció el nacimiento de la aviación mercantil, el final de esta segunda Gran Guerra marcará la época de su mayoría de edad.

La voz de alarma ya ha sido dada entre los navieros ingleses, que comprendiendo el rápido desarrollo que ha de adquirir la aviación comercial a la terminación de esta guerra, adoptarán precauciones, y restringen la construcción de buques de pasaje, dando preferencia a los "cargos" y mixtos. Los "clippers", que hoy son la admiración del mundo por la seguridad y regularidad de sus vuelos a través del Atlántico, no son sino la primera manifestación de una nueva era en los transportes.

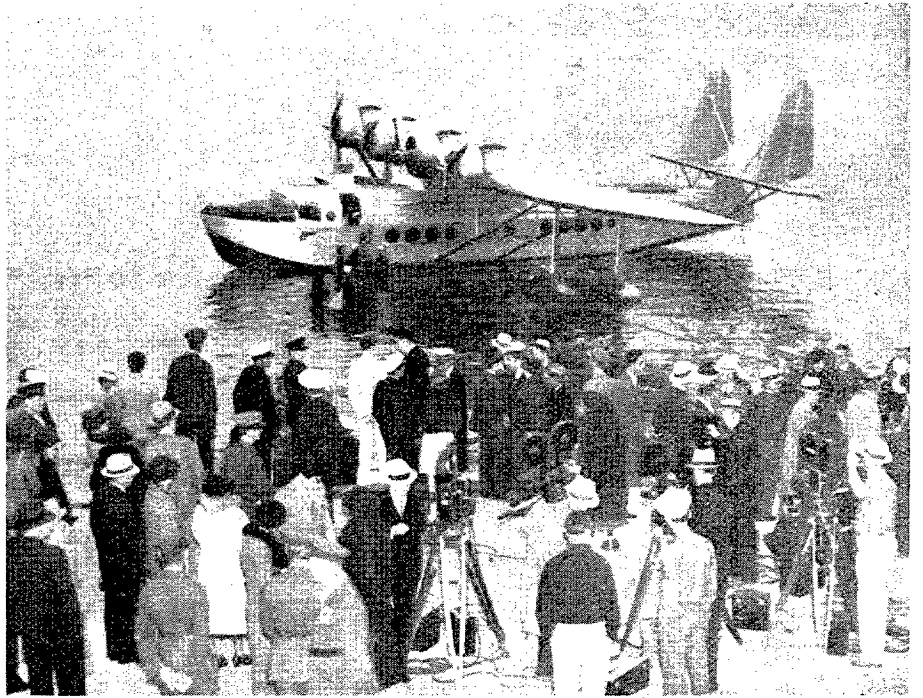
Descartada, pues, en términos generales, la posibilidad de una competencia entre los diversos medios de transporte terrestre, marítimo y aéreo, sería más propio hablar de coordinación de transportes, en razón de su especialidad, allí donde la concurrencia de ellos (carretera, ferrocarril o avión-buque) pudiera dar lugar a la intervención directa del Estado, con el carácter de orientación general "de marco" para dejar desarrollarse la iniciativa privada, fuerza motriz de todo el proceso económico. Coordinación de transportes para permitir a las Empresas el poder admitir cargamentos de puerta a puerta con un "conocimiento" único, asegurando a la flota nacional carga abundante y segura procedente del "Interland" de los puertos de la nación, que de esta forma se verían ampliados hasta los lugares más recónditos de la misma; coordinación de transportes que asegurará al viajero la continuidad de su viaje antes de emprenderlo sin estar a expensas de paradas en el camino por falta de enlace de las distintas Empresas. Hoy en día, un viaje urgente de Madrid a Andorra, vía Lérida, es más penoso y largo que a Berlín, Roma o Nueva York.

Y volviendo a las líneas aéreas, ¿es aconsejable el régimen de monopolio y estatificación, o sería conveniente la libre concurrencia en su desenvolvimiento y desarrollo desde el punto de vista de la economía nacional? No cabe duda de que en el estado actual del desarrollo del tráfico aéreo la concurrencia de dos Empresas con una misma línea aérea acarrearía una competencia ruinosa para ambas, ni debe olvidarse que, tratándose de la realización de servicios públicos, no debe plantearse el problema desde el punto de vista de la acumulación de beneficios, sino bajo el criterio de la rentabilidad nacional. Se impone, por tanto, un régimen de exclusivas cuya concesión corresponde a los organismos del Estado.

En la mayoría de los países europeos los propios

Estados participan más o menos directamente en la explotación de sus líneas aéreas mediante subvenciones y aportaciones de capital, dando toda la importancia que realmente tiene la promoción de esta clase de Empresas. Mas, ¿ocurrirá siempre así?

"Si la economía privada—decía el doctor Funk, ministro alemán de Economía y presidente de la Reichsbank, en una de las últimas juntas generales de éste—



Inauguración de una de las numerosas líneas aéreas que mantiene los "Clippers".

llega a prescindir del riesgo, se condena a sí misma, porque revela que no se necesita de ella, ya que el mayor rendimiento está basado precisamente en el mayor riesgo. La constante apelación a la protección del Estado es realmente un testimonio de penuria de la economía privada y del sentido de responsabilidad."

Pasado un período de experimentación, que puede variar de cinco a diez años, en que los datos recogidos por el Estado le permitan la implantación de unas tarifas máximas (tarifa legal) para los transportes aéreos de una nueva línea y el señalamiento de una subvención que puede establecerse mediante un sistema de primas y de exenciones temporales de impuestos durante el período de expansión y mejoramiento del servicio, y como compensación al transporte del correo aéreo y servicios oficiales, el interés del Estado debe estar en la explotación de sus líneas aéreas en régimen de economía privada que estimule el interés del capitalista por el desarrollo de la flota aérea mercantil, y como obligada consecuencia, del desenvolvimiento de las construcciones aeronáuticas, objetivo de primer orden, con vistas a la movilización industrial en tiempos de guerra. Junto a estas líneas regulares de navegación aérea sobre rutas prefijadas, el Estado debe promover y fomentar la creación y desarrollo por aquellas Empresas de servicios "libres" de transportes aéreos even-

tuales (aviones-taxi, aviones-ambulancias), líneas secundarias, fletamiento de aviones para transportes circunstanciales y el establecimiento de servicios combinados con los transportes terrestres y marítimos para aquellas localidades que carezcan de aeropuertos, procurando encontrar una síntesis entre la economía nacional en su realización activa a través de los órganos del Estado y la actividad de la economía privada. Esta es, en suma, la tendencia actual de la economía dirigida aplicada por Alemania y que recientemente hemos visto confirmada en el caso de la "reprivatización" (del alemán, "reprivatisierung"), o retorno al régimen de empresa privada de las dos principales Compañías navieras del Reich: la Hamburg America Linie y la Norddeutscher Lloyd, con la creación, bajo los auspicios de ambas, de la Deutsche Nordatlantik Linie.

Es muy probable que en muchas líneas aéreas el beneficio sea nulo y a duras penas las Empresas de transportes aéreos lleguen a obtener los ingresos necesarios para la constante reposición del material de vuelo, el abono de sus remuneraciones al personal y gastos de explotación; mas, en cambio, presentimos la futura existencia de líneas en que el desenvolvimiento económico se desarrollaría superando los cálculos previstos. El servicio de "mensajerías" y paquetes-muestra de puerta a puerta y el de paquetes postales a reembolso entre grandes poblaciones ha de ser fuente de muy saneados beneficios si se sabe encauzar con espíritu

comercial, sin buscar el relumbrón y la línea de lujo, sino estudiando las posibilidades productivas de cada comarca o país.

En España, por su situación geográfica, el campo abierto a los negocios relacionados con el tráfico aéreo es amplísimo, y cada día ha de serlo más. No es posible eludir los beneficios que al interés nacional reporta este medio de locomoción en un país en que la red ferroviaria es escasa, mal distribuída e inadecuada a las corrientes del tráfico, ni debemos dejarnos sorprender por la avalancha de nuevas líneas que a la terminación de la guerra habrán de establecerse en todos los países, con obligada escala en el nuestro de aquellas líneas que hagan las rutas de América y Africa Occidental; y decimos avalancha porque la escasez de buques provocada por la actual guerra submarina y la necesidad de absorber el exceso de producción de material de vuelo en los países beligerantes, al quedar de momento sin aplicación determinarán un crecimiento anormal del tráfico aéreo.

La posición de España en la geografía y en la historia del momento actual nos marca un camino. De las resoluciones que se adopten sin esperar al mañana, que será tarde, depende el porvenir aeronáutico de nuestra nación y tal vez algo de su prestigio en Hispanoamérica, que cuando las mercancías pasan las fronteras llevan con ellas algo de las ideas del país de origen.

