

ALGUNOS DATOS SOBRE TARIFAS FERROVIARIAS

Por considerarlo de interés para nuestros lectores, reproducimos a continuación la información y estudio sobre tarifas que nos facilita la R.E.N.F.E.

En estos últimos tiempos vienen apareciendo en la Prensa de unos y otros países comparaciones entre los niveles de las tarifas ferroviarias vigentes en las diversas redes europeas, y las variaciones de los índices generales de precios en las respectivas naciones. Se trata generalmente de notas publicadas con ocasión de aumentos o elevaciones y en las que se justifican dichas medidas mediante cifras que demuestran cómo los precios de los servicios de ferrocarril en los países interesados quedan por bajo de los niveles generales de precios y de las correspondientes tarifas de otras redes extranjeras.

Estas notas que a causa de su finalidad podrían despertar, no sin razón, ciertas reservas, revelan no obstante algunas realidades ciertas e indiscutibles: una de ellas, la de que los precios del transporte por ferrocarril y su relación con los niveles de precios varían de manera considerable de unos países a otros. Es interesante a este respecto el analizar el diferente grado de adaptación de los niveles de tarifas a los de precios en unos y otros países. Asimismo es de importancia e interés para todos los que se preocupan de las tarifas del ferrocarril el considerar, aun cuando sólo sea en líneas generales, las orientaciones que en materia de política tarifaria siguen en la actualidad las distintas Administraciones, con lo que quedarán expuestos algunos datos nuevos sobre un problema de tan permanente actualidad en economía ferroviaria como es el de las tarifas.

1. Niveles de tarifas en diferentes países.

En el cuadro núm. 1 se han comparado los niveles de tarifas de diversos ferrocarriles europeos sobre la base de utilizar las cifras de ingreso medio por unidad de tráfico (viajero-Km. y tonelada-Km., respectivamente), ya que son éstos los índices que habitualmente se manejan en estudios de esta clase. Todas las cantidades han sido convertidas a pesetas, y de su examen pueden obtenerse conclusiones altamente favorables a nuestros ferrocarriles. En viajeros, y para el conjunto de las clases, tan sólo las tarifas holandesas admiten una cierta comparación con las españolas; las restantes suponen precios superiores en un 100 por 100, aproximadamente, a las de la RENFE, y la ventaja es aún mayor si se compara nuestro nivel tarifa-

rio con los de Suiza, Suecia y Gran Bretaña. En mercancías la situación es ya menos favorable para la RENFE, especialmente en el caso de la Bundesbahn, la S. N. C. F. y los Ferrocarriles Suecos. En los restantes casos la diferencia de precios es casi tan grande como en viajeros, y aun mayor en el caso de los Ferrocarriles Federales Suizos.

2. Nivel de tarifas y nivel de precios.

Lo que bien pudiera denominarse inercia de las tarifas ferroviarias frente a los movimientos de los niveles generales de precios es un hecho ya tradicional, de todos conocido, y que obedece a causas que no es del caso enumerar aquí. Cuando tienen lugar movimientos coyunturales de tipo deflacionista, los niveles relativos de las tarifas suelen verse notablemente mejorados, una vez que los absolutos no varían o lo hacen de manera retardada; si bien resultaría difícil establecer con caracteres de generalidad si el aumento de los precios de los servicios ferroviarios llega en estos casos a compensar la disminución de tráfico que es de esperar produzca la debilitación de la vida económica propia de la deflación. En todo caso, puede sospecharse que las empresas ferroviarias no habrán de atravesar en tales circunstancias por situaciones económicas tan desfavorables como las restantes empresas del país, que ven disminuir a un mismo tiempo sus volúmenes de ventas y sus precios.

Sin embargo, el supuesto de la deflación carece por completo de interés en nuestros días. Toda guerra desencadena, con el esfuerzo productivo que impone a los países beligerantes y a sus proveedores, una inflación que se acentúa en la postguerra como consecuencia de la reconstrucción de una parte y de la escasez y especulación de las materias esenciales, de otra. En el caso de la postguerra actual, a las anteriores causas ha venido a sumarse una carrera de armamentos impuesta por la situación internacional, de forma que se ha repetido el proceso de la postguerra de 1914-18, sólo que con las perspectivas de duración mayores.

Como era de esperar, las tarifas ferroviarias se han retrasado, por lo general, al movimiento de los precios, abaratándose relativamente por consiguiente. En los cuadros números 2 y 3 se han comparado los

índices de ingresos medios por viajero-Km. y tonelada-Km. con los del coste de vida y de los precios al por mayor, respectivamente. Se ha tomado como año base en ambos cuadros el de 1938, y al dividir los índices de tarifas por los correspondientes de los precios, se han obtenido cifras tales que expresan con claridad el abaratamiento o encarecimiento relativos de las tarifas.

Del cuadro número 2 se deduce, en definitiva, que en 1950 y con relación a 1938, las tarifas de viajeros (medidas en ingresos medios por viajero-Km.) habían encarecido en Luxemburgo y Noruega. Por el contrario, en Alemania resultaban ser un 4 por 100 más baratas; en Canadá y Estados Unidos el abaratamiento fué del orden del 15 al 20 por 100; del 20 al 25 por 100 en Bélgica, Dinamarca, Portugal y Suecia; del 25 al 30 por 100 en Francia y Holanda; del 34 por 100 en Finlandia; el abaratamiento fué del 40 al 45 por 100 en Italia y Suiza, y en la India, del 63 por 100. *España*, en el mismo año de 1950, llegó a ver abaratados los precios de sus servicios ferroviarios de viajeros en un 49 por 100 con respecto a 1935, año base adoptado en nuestro caso por ser el último de completa normalidad para nuestros ferrocarriles.

Como resumen del cuadro núm. 3 cabe establecer que en mercancías se encarecieron tan sólo, y en proporción no muy grande, los servicios de los Ferrocarriles del Estado de Grecia. De un 10 a un 20 por 100 se abarataron los Ferrocarriles Noruegos y la S. N. C. B. La Deutsche Bundesbahn, los Ferrocarriles Italianos del Estado, los Portugueses, los Suecos y el Canadian Pacific se abarataron de un 25 a un 35 por 100; de un 40 a un 50 por 100, Finlandia, Canadá (Nacionales), Francia y Estados Unidos. Los ferrocarriles indios se abarataron en un 54 por 100, y los daneses, suizos (C. F. F.) y sudafricanos experimentaron una rebaja relativa que osciló, según los casos, del 60 al 65 por 100. En *España* es preciso tomar de nuevo como año base el de 1935, siendo el abaratamiento del 48 por 100.

En todos los casos mencionados se han considerado meramente los abaratamientos relativos, ya que en cifras absolutas todas las tarifas fueron elevadas en mayor o menor proporción.

Para algunas administraciones ha sido posible disponer de datos anteriores, con lo que cabe establecer comparaciones entre los niveles actuales de precios y tarifas y los correspondientes de 1913. Las cifras en cuestión se hallan consignadas en los cuadros números 4 y 5, dedicados respectivamente a las tarifas de viajeros y a las de mercancías. En el primero de ambos la primera columna de las cifras correspondientes a cada país es la de los índices del coste de vida; la segunda, la del nivel de tarifas, y la tercera, la del índice de los ingresos medios por viajero-Km. En Alemania, la reacción antiinflacionista primero y la gran depresión después, vinieron a favorecer a las tarifas de la Reichbahn hasta tal punto, que aun hoy

en día la Bundesbahn mantiene sus tarifas en situación ventajosa respecto a 1913. Sin embargo, los índices de los ingresos medios por unidad de tráfico se mantienen en todo momento muy por bajo de los de las tarifas, sin duda ello a consecuencia de las numerosas rebajas, tarjetas y facilidades de abono, etc., introducidas con posterioridad a 1918.

En definitiva, si el nivel de tarifas se mide por el de los ingresos medios por viajero-Km., el abaratamiento relativo respecto a 1913 es en 1950 del orden del 43 por 100.

En Francia e Italia, donde la inflación de la primera postguerra no fué eliminada en la forma drástica que lo fué en Alemania, el crecimiento de los precios resultó ser en definitiva mayor, desventaja que no fué superada por las tarifas ferroviarias, ni aun en los más agudos momentos de la deflación que siguió al *crack* de 1929. De esta forma, la actual inflación ha influido muy desfavorablemente en las tarifas de viajeros de la S. N. C. F. y de los F. S., cuyo abaratamiento relativo ha sido del 45 y del 74 por 100, respectivamente.

De Inglaterra sólo se ha podido disponer de los índices de las tarifas generales, que no pueden considerarse como muy representativos, ya que no tienen en cuenta las tarifas reducidas y especiales de ninguna clase. En cuanto a *España*, la inadaptación de las tarifas al movimiento de los precios no es fenómeno nuevo, sino, por el contrario, agudizado especialmente en los años anteriores al Movimiento. No es, pues, de extrañar que en las tarifas generales se haya alcanzado en 1950 un abaratamiento del 64 por 100 con relación a 1913.

El cuadro núm. 5 ha tenido que ser elaborado sobre la base de utilizar los índices del movimiento de las tarifas generales solamente, y aun éstos con algunas reservas respecto a los últimos aumentos. De todas formas, es indiscutible el abaratamiento de las tarifas de mercancías francesas, italianas y españolas; en cuanto a las alemanas e inglesas, también cabe esperar se haya producido un descenso respecto a 1913, ya que la aparición de la competencia hizo surgir, a partir de 1920, un sinnúmero de tarifas reducidas, hoy mantenidas en la mayor parte de los casos.

Por lo tanto, puede llegarse a la conclusión de que los ferrocarriles, por lo general, han abaratado y en proporción considerable. De haber continuado inalteradas las condiciones de explotación vigentes en 1938, la situación hubiera adquirido caracteres de extrema gravedad. Afortunadamente, sin embargo, los ferrocarriles han visto notablemente aumentados tanto su tráfico como su eficiencia. En los primeros años de la postguerra los ferrocarriles tuvieron que prestar servicios en condiciones verdaderamente perentorias, y esto influyó negativamente en los resultados. Después, la falta de competencia en un primer momento y la mayor eficiencia conseguida con la modernización de

las instalaciones y el material que trajo aparejada la reconstrucción, así como el desenvolvimiento experimentado por la vida económica, desenvolvimiento en parte natural y en parte provocado por el rearme, han dado lugar a un aumento de la producción (de servicio de transporte ferroviario) no sobre la base de costes crecientes, sino, por el contrario, en un régimen de costes decrecientes. Naturalmente esta situación desaparecería caso de disminuir el tráfico, ya que las nuevas instalaciones son sólo rentables a volúmenes de producción grandes; de disminuir la demanda de transportes, las mejoras llevadas a cabo por el ferrocarril se volverían en contra del ferrocarril mismo.

Pero como el tráfico, por fortuna, no ha disminuído, los coeficientes de explotación no han variado en proporción al descenso real experimentado por las tarifas. En el cuadro núm. 6 se han comparado tráfico, tarifas y coeficientes de explotación. En algunos casos, como Bélgica, Francia y Holanda, se ha llegado a mejorar el coeficiente con relación a 1938. En los demás, o no ha variado o ha empeorado muy ligeramente. Hay que tener, además, en cuenta que la inflación ha reducido considerablemente las cargas financieras, si bien ya comienzan a aparecer otras nuevas a consecuencia de las inversiones llevadas a cabo para la reconstrucción. En Italia, el tráfico de mer-

cancías descendió; el enorme aumento experimentado por el de viajeros no llegó a compensar el considerable descenso relativo de las tarifas, y la explotación ha cambiado radicalmente de signo.

En cuanto a *España*, el aumento de tráfico, especialmente en viajeros, ha sido paralelo a un empeoramiento del coeficiente de explotación. La explicación es, por lo demás, sencilla. Con un material y unas instalaciones inadecuadas nuestra red ha venido trabajando en un régimen de costes crecientes, y sólo ahora, iniciado ya el Plan General de Reconstrucción, comienzan a sentirse los efectos de las primeras mejoras.

La situación de los ferrocarriles — en Europa especialmente — no es buena en la actualidad, pero ciertamente no ha empeorado con relación a 1938. Sin embargo, la dependencia del volumen de tráfico es mucho más angustiosa que entonces, debido ello a que el descenso de las tarifas impone un volumen de producción mucho mayor. Es de esperar que en años sucesivos, más estabilizada ya la vida económica, los ferrocarriles vayan acomodando el nivel de las tarifas al de los precios; tal vez dicha adaptación venga inmediatamente impuesta y resulte paralela a la contracción del tráfico.

S. E. C. A. R. N.

CUADRO NÚM. 1. — COMPARACIÓN DE LAS TARIFAS EN DIFERENTES PAÍSES.

A) Tarifas de regiones.

PAÍSES	MONEDA	CAMBIO (1) — Pesetas	ÍNDICE MEDIO POR VIAJERO-KILÓMETRO			
			1.ª clase — Pesetas	2.ª clase — Pesetas	3.ª clase — Pesetas	Todas las clases — Pesetas
España	1 Peseta.	1,00	(2) 0,4114	(2) 0,299	(2) 0,187	(2) 0,1767
Alemania....	1 D. Mark.	9,41	0,050 DM. = 0,4705	0,060 DM. = 0,5646	0,032 DM. = 0,3011	0,033 DM. = 0,3115
Bélgica	1 Franco b.	0,7918	1,835 Frs. = 1,4529	0,628 Frs. = 0,4972	0,388 Frs. = 0,3072	0,412 Frs. = 0,3262
Francia	1 Franco f.	0,1127	5,794 Frs. = 0,6530	3,933 Frs. = 0,4432	2,547 Frs. = 0,2870	2,849 Frs. = 0,3211
G. Bretaña..	1 Libra.	110,36				0,788 Pen. = 0,3656
Holanda....	1 Florín.	10,4184	0,053 Fls. = 0,5522	0,040 Fls. = 0,4167	0,028 Fls. = 0,2917	0,029 Fls. = 0,2171
Italia	1 Lira.	0,0638				3,403 Lir. = 0,3021
Portugal	1 Escudo.	1,3714	0,393 Esc. = 0,5390	0,322 Esc. = 0,4416	0,184 Esc. = 0,2523	0,215 Esc. = 0,2949
Suecia	1 Corona.	7,65	0,187 Cor. = 1,4305	0,084 Cor. = 0,6425	0,046 Cor. = 0,3519	0,049 Cor. = 0,3902
Suiza	1 Franco s.	9,1184	0,130 Frs. = 1,1855	0,061 Frs. = 0,6562	0,044 Frs. = 0,4012	0,047 Frs. = 0,4286

(1) Los cambios son los oficiales en Bolsa libre de Madrid, según aviso publicado en el B. O. del Estado de 30-XII-51.

(2) Seis meses (julio-diciembre).

Aumentos en 1951:

España

Alemania

Bélgica

Francia

G. Bretaña... Ninguno.

Holanda Ninguno.

Italia

Portugal No hay datos.

Suecia

Suiza

B) Tarifas de mercancías.

PAÍSES	MONEDA (1)	CAMBIO — Pesetas	INGRESO MEDIO POR TONELADA-KILÓMETRO		
			Gran velocidad — Pesetas	Pequeña velocidad — Pesetas	Todos los regímenes — Pesetas
España	1 Peseta.	1,00	(2) 1,878	(2) 0,4465	(2) 0,5220
Alemania	1 D. Mark.	9,41	0,441 DM. = 0,4150	0,054 DM. = 0,5081	0,052 DM. = 0,4893
Bélgica	1 Franco b.	0,7918	9,086 Frs. = 7,943	0,874 Frs. = 0,6920	0,945 Frs. = 0,7483
Francia	1 Franco f.	0,1127	11,946 Frs. = 1,3463	3,739 Frs. = 0,4214	4,265 Frs. = 0,4807
G. Bretaña ...	1 Libra.	110,36			1,317 Pen. = 0,6111
Holanda	1 Florín.	10,4184			
Italia	1 Lira.	0,0638			
Portugal	1 Escudo.	1,3714	1,934 Esc. = 2,6522	0,548 Esc. = 0,7515	0,575 Esc. = 0,7885
Suecia	1 Corona.	7,65	0,427 Cor. = 3,2665	0,054 Cor. = 0,4131	0,059 Cor. = 0,4514
Suiza	1 Franco s.	9,1184			0,147 Frs. = 1,3404

(1) Los cambios son los oficiales en Bolsa libre de Madrid, según aviso publicado en el B. O. del Estado de 30-XII-51.

(2) Seis meses (julio-diciembre).

Aumentos en 1951:

España

Alemania Del 15 al 17 %, según los casos.

Bélgica No se poseen datos.

Francia Cuatro aumentos, con incremento total del 30,8 %.

G. Bretaña... 21 % (en dos aumentos).

Holanda 5 %, para vagones completos; 10 por 100, para el régimen de detalle.

Italia

Portugal No se poseen datos.

Suecia

Suiza

CUADRO NÚM. 2. — ABARATAMIENTO RELATIVO DE LAS TARIFAS DE VIAJEROS EN DIFERENTES PAÍSES.

PAISES	AÑO 1938			AÑO 1946			AÑO 1947			AÑO 1948			AÑO 1949			AÑO 1950		
	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$
	Alemania (Deutsche B. B.).....	100	100	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	147	0,92	149 VIII	143
Bélgica (S. N. C. B.).....	100	100	1,0	311	250	0,80	326	268	0,82	375	257	0,68	363	241	0,66	374 IX	298	0,79
Dinamarca (F. C. Estado).....	100	100	1,0	157	117	0,74	162	135	0,83	166	143	0,36	167	143	0,85	175 VII	141	0,80
España (1)	100	100	1,0	403	213	0,53	473	227	0,47	505	241	0,47	532	247	0,46	590	304	0,51
Finlandia (F. C. Estado).....	100	100	1,0	—	—	—	—	—	—	791	600	0,75	805	637	0,79	945 IX	625	0,66
Francia (S. N. C. F.).....	100	100	1,0	618	558	0,82	1 097	728	0,66	1 748	1 029	0,58	1 908	1 223	0,64	2 113 IX	1 523	0,72
Italia (F. S.).....	100	100	1,0	2 823	1 150	0,40	4 575	1 006	0,21	4 844	1 618	0,33	4 915	1 904	0,38	4 824 VII	2 789	0,57
Luxemburgo (S. N. C. L.).....	100	100	1,0	264	410	1,55	275	418	1,74	293	—	—	309	534	1,72	323 IX	513	1,58
Noruega (F. C. Estado).....	100	100	1,0	—	—	—	160	143	0,89	159	156	0,98	159	156	0,98	166 VII	179	1,08
Holanda (F. C. Holandeses)...	100	100	1,0	190	175	0,92	197	170	0,86	204	164	0,80	217	158	0,72	237 VII	170	0,72
Portugal (C. P.).....	100	100	1,0	208	148	0,71	211	151	0,71	205	152	0,74	213	171	0,80	210 IX	182	0,86
Suecia (S. J.).....	100	100	1,0	151	108	0,71	152	113	0,74	162	135	0,83	166	132	0,79	168 IX	132	0,78
Suiza (C. F. F.).....	100	100	1,0	152	102	0,67	159	104	0,65	164	102	0,62	162	108	0,66	161 IX	102	0,63
Canadá (C. N.).....	100	100	1,0	120	107	0,89	132	—	—	151	115	0,76	157	130	0,82	166 IX	138	0,83
Canadá (C. P.).....	100	100	1,0	120	100	0,83	132	115	0,87	151	115	0,76	157	130	0,82	166 IX	130	0,78
U. S. A. (General).....	100	100	1,0	138	100	0,72	158	108	0,68	170	125	0,73	168	125	0,74	172 IX	125	0,72
India (General)	100	100	1,0	280	130	0,46	305	130	0,42	308	140	0,45	324	140	0,43	347 VI	150	0,43

(1) En España se toma como base el año 1935.

Casillas: A, índices de coste de vida; B, índices de ingresos medios viajero-kilómetro.

Nota.—Las cifras romanas colocadas bajo las correspondientes a 1950, indican el mes del año a que corresponde dicha media.

CUADRO NÚM. 3. — ABARATAMIENTO RELATIVO DE LAS TARIFAS DE MERCANCÍAS EN DIFERENTES PAÍSES.

PAISES	AÑO 1938			AÑO 1946			AÑO 1947			AÑO 1948			AÑO 1949			AÑO 1950		
	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$	A	B	$\frac{B}{A}$
	Alemania (Deutsche B. B.).....	100	100	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	192	144	0,75	207 VIII	150
Bélgica (S. N. C. B.).....	100	100	1,0	330	261	0,76	355	283	0,79	389	269	0,69	370	278	0,75	396 VIII	318	0,80
Dinamarca (F. C. Estado).....	100	100	1,0	187	112	0,59	207	127	0,61	226	126	0,55	231	123	0,52	268 IX	125	0,46
España (1)	100	100	1,0	370	229	0,61	446	231	0,52	478	227	0,47	498	201	0,40	573	297	0,52
Finlandia (F. C. Estado).....	100	100	1,0	604	174	0,29	726	313	0,43	960	768	0,80	967	789	0,81	1 167 IX	773	0,66
Francia (S. N. C. F.).....	100	100	1,0	648	435	0,67	989	613	0,61	1 172	1 121	0,65	1 917	1 222	0,64	2 236 IX	1 190	0,53
Grecia (F. C. Estado).....	100	100	1,0	15 300	19 741	1,29	18 320	17 281	0,94	25 620	45 121	1,76	30 300	—	—	29 340 VI	34 980	1,19
Italia (F. S.).....	100	100	1,0	2 882	1 151	0,39	5 157	1 104	0,21	5 440	2 661	0,48	5 166	3 103	0,60	4 914 VIII	3 367	0,68
Noruega (F. C. Estado).....	100	100	1,0	—	—	—	175	158	0,90	181	179	0,98	184	162	0,88	223 IX	186	0,83
Portugal (C. P.).....	100	100	1,0	229	229	0,73	242	223	0,68	240	215	0,69	246	242	0,72	238 VIII	253	0,69
Suecia (S. J.).....	100	100	1,0	168	123	0,73	180	123	0,68	193	139	0,69	194	140	0,72	203 VIII	142	0,69
Suiza (C. F. F.).....	100	100	1,0	201	162	0,49	209	166	0,52	217	158	0,49	207	156	0,48	209 IX	139	0,40
Sudáfrica	100	100	1,0	173	85	0,49	189	100	0,52	217	107	0,49	227	110	0,48	268	109	0,40
Canadá (C. N.).....	100	100	1,0	137	85	0,62	164	85	0,51	194	100	0,51	200	114	0,57	213 IX	128	0,60
Canadá (C. P.).....	100	100	1,0	137	100	0,72	164	116	0,70	194	113	0,68	200	133	0,66	213 IX	150	0,70
U. S. A. (General).....	100	100	1,0	153	85	0,55	193	100	0,51	209	114	0,54	197	114	0,57	215 IX	114	0,53
India (General)	100	100	1,0	—	128	—	297	123	0,41	367	138	0,37	381	157	0,41	412 IX	190	0,46

(1) En España se toma como base el año 1935.

Casillas: A, índices de precios al por mayor; B, índices de ingresos medios tonelada-kilómetro.

Nota. — Las cifras romanas colocadas bajo las correspondientes a 1950, indican el mes del año a que corresponde dicha media.

CUADRO NÚM. 4. — VARIACIONES DEL COSTE DE VIDA Y DE LAS TARIFAS DE VIAJEROS EN DIFERENTES PAÍSES.

AÑOS	ALEMANIA			FRANCIA			GRAN BRETAÑA			ITALIA			ESPAÑA		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1913	100	100	100 ⁽¹⁾	100	100	100	100	100	»	100	100	100	»	100	»
1914	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	100	»	»
1915	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1916	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1918	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	115	»
1919	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1920	»	»	»	342	176	177	249	175	»	»	260	»	190	»	»
1921	»	»	»	309	176	181	226	»	»	»	»	»	189	»	»
1922	»	»	»	296	177	176	183	»	»	»	»	»	181	»	»
1923	»	»	»	334	177	177	174	»	»	»	»	»	177	»	»
1924	126	140	»	364	239	238	175	»	»	453	»	337	184	»	»
1925	139	154	118	400	252	246	176	»	»	502	»	»	189	»	»
1926	141	»	127	505	330	320	172	»	»	548	»	»	187	»	»
1927	148	»	103	514	402	338	168	187	»	516	»	»	189	»	»
1928	152	»	103	519	»	339	166	»	»	485	»	»	176	»	»
1929	154	»	102	556	»	340	164	»	»	502	»	370	181	»	»
1930	150	»	102	581	»	337	158	»	»	493	»	362	187	»	»
1931	145	»	105	569	»	331	147	»	»	437	»	370	196	»	»
1932	138	»	94	526	»	315	143	»	»	416	»	348	187	»	»
1933	135	»	91	526	»	317	140	»	»	402	»	303	»	»	»
1934	136	»	88	515	402	363	141	»	»	381	»	288	»	130	»
1935	136	»	81	482	406	345	143	»	»	386	»	288	»	»	»
1936	136	162	81	506	403	336	147	»	»	416	»	244	200	»	»
1937	136	»	77	619	444	349	154	196	»	456	»	233	»	»	»
1938	138	»	77	718	638	535	156	206	»	491	»	225	»	»	»
1939	»	»	»	774	668	»	159	»	»	511	312	»	307	»	»
1940	»	»	»	922	692	»	182	234	»	599	»	»	356	»	»
1941	»	»	»	1 065	793	»	199	»	»	692	»	»	»	130	»
1942	»	»	»	1 244	898	»	200	»	»	800	»	»	495	159	»
1943	»	»	»	1 603	1 059	»	199	»	»	1 340	»	»	492	»	»
1944	»	»	»	1 975	1 310	»	200	»	»	5 965	»	»	514	»	»
1945	»	»	»	1 697	»	»	203	»	»	11 745	»	»	550	212	»
1946	»	»	»	4 618	2 686	2 989	203	»	»	13 861	»	2 598	721	232	»
1947	»	»	»	7 471	3 713	3 893	207	»	»	22 463	»	2 274	849	283	»
1948	208	»	»	11 903	5 314	5 507	220	»	»	23 784	»	3 655	906	310	»
1949	206	»	115	12 993	6 712	6 546	226	»	»	24 022	6 553?	4 301	955	310	»
1950	194	233?	111	14 693	»	8 151	234	»	»	23 784	»	6 301	1 059	388	»
1951	210	268?	»	16 890	»	»	255	319	»	26 633	»	»	1 158	»	»
1952	219	»	»	18 970	11 437	»	268	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) 1912.

Columna A. — Indices del coste de vida.

» B. — Indices de las tarifas de viajeros.

» C. — Indices de ingresos medios por viajeros-Km.

CUADRO NÚM. 5. — VARIACIÓN DE LAS TARIFAS DE MERCANCÍAS Y DE LOS PRECIOS AL POR MAYOR.

AÑOS	ALEMANIA		FRANCIA		GRAN BRETAÑA		ITALIA		ESPAÑA	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1913	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1914	»	»	143	»	»	»	»	»	98	»
1915	»	»	192	»	»	»	»	»	118	»
1916	»	»	»	»	»	»	»	»	141	»
1917	»	»	»	»	»	»	»	»	166	»
1918	»	»	»	»	»	»	»	»	205	115
1919	»	»	»	»	»	»	»	»	204	»
1920	»	»	»	»	»	200	»	»	222	»
1921	»	»	»	»	»	»	»	»	189	»
1922	»	»	»	»	»	»	»	»	177	»
1923	»	»	»	»	»	»	»	»	175	»
1924	»	144	»	»	»	»	»	»	183	»
1925	»	»	»	»	»	»	»	»	189	»
1926	134	»	695	503	149	»	»	»	181	»
1927	138	»	642	582	138	213	»	»	173	»
1928	140	160	645	625	127	»	»	»	169	»
1929	137	»	627	618	107	»	»	»	172	»
1930	125	»	554	611	89	»	»	»	173	»
1931	110	»	502	609	86	»	»	»	174	»
1932	96	»	407	610	86	»	»	»	173	»
1933	93	»	399	605	90	»	»	»	165	»
1934	99	»	376	590	94	»	»	»	169	130
1935	101	»	349	571	100	»	»	»	172	»
1936	104	168	411	548	113	224	»	»	176	»
1937	105	»	581	614	105	235	»	»	197	»
1938	105	»	654	838	107	»	»	»	217	»
1939	»	»	687	831	107	»	»	»	246	»
1940	»	»	909	868	142	267	»	»	292	»
1941	»	»	1 118	898	158	»	»	»	350	179
1942	»	»	1 315	921	166	»	»	»	399	»
1943	»	»	1 530	966	169	»	»	»	457	»
1944	»	»	1 733	»	173	»	»	»	497	»
1945	»	»	2 435	»	175	»	»	»	536	230
1946	»	»	4 238	»	182	»	»	»	638	282
1947	»	»	6 468	3 704	199	»	»	»	768	298
1948	159	»	11 197	5 212	228	»	»	»	824	»
1949	194	242 ?	12 538	10 048	239	»	»	»	858	»
1950	210	»	13 541	11 422	274	425	»	»	989	498
1951	253	281 ?	17 302	13 907	333	514	»	»	1 233	»

Columnas: A, índices de los precios al por mayor; B, índices de las tarifas de mercancías.

CUADRO NÚM. 6. — TARIFAS, TRÁFICO Y COEFICIENTES DE EXPLOTACIÓN EN DIFERENTES PAÍSES.

PAÍSES	A Ñ O S														
	1938					1946					1947				
	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Bélgica	>	100	>	100	100,42	0,26	185	0,41	215	101,36	0,17	214	0,39	205	93,78
Dinamarca . . .	>	100	>	100	106,7	0,20	127	0,24	90	128,02	0,18	136	0,21	113	108,76
ESPAÑA	>	100	>	100	84,0	0,47	221	0,39	115	101,87	0,53	242	0,48	121	101,35
Finlandia	>	100	>	100	81,96	>	>	0,71	107	129,58	>	>	>	>	>
Francia	>	100	>	100	113,97	0,18	143	0,33	120	100,08	0,34	142	0,39	137	101,60
Italia	>	100	>	100	82,09	0,60	129	0,61	76	>	0,79	179	0,79	>	141,51
Noruega	>	100	>	100	111,01	>	226	>	102	110,60	0,11	222	0,10	127	126,59
Holanda	>	100	>	>	88,85	0,08	198	>	>	94,34	0,14	217	>	>	93,36
Portugal	>	100	>	>	93,85	0,29	164	0,29	142	89,13	0,29	203	0,26	144	96,90
Suecia	>	100	>	100	81,77	0,29	237	0,27	195	89,23	0,26	232	0,32	194	96,09
Suiza	>	100	>	100	71,02	0,33	189	0,51	106	66,05	0,35	197	0,48	116	68,88
Sudáfrica	>	>	>	100	64,57	>	>	0,51	131	77,29	>	>	0,48	137	76,06
Canadá (C. N.)	>	100	>	100	96,67	0,11	257	0,38	235	89,18	>	207	0,49	251	90,63
Canadá (C. P.)	>	100	>	100	85,41	0,17	280	0,28	199	92,87	0,13	219	0,30	222	92,81
U. S. A.	>	100	>	100	76,35	0,28	298	0,45	224	83,35	0,32	209	0,49	248	78,30

PAÍSES	A Ñ O S														
	1948					1949					1950				
	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Bélgica	0,14	223	0,45	222	95,32	0,15	225	0,47	205	103,08	0,20	223	0,54	203	112,08
Dinamarca	0,32	133	0,31	118	129,66	0,34	134	0,25	109	100,94	0,21	132	0,20	105	98,81
ESPAÑA	0,53	244	0,53	130	110,09	0,54	235	0,60	130	124,14	0,49	229	0,48	151	108,52
Finlandia	0,25	218	0,20	152	87,61	0,21	>	0,19	133	108,29	0,34	193	0,34	150	118,92
Francia	0,42	139	0,35	153	110,19	0,34	133	0,36	160	98,30	0,25	122	0,47	144	107,22
Italia	0,67	183	0,52	88	143,97	0,62	189	0,40	89	143,61	0,43	171	0,48	91	135,21
Noruega	0,2	221	0,2	143	114,65	0,02	234	0,12	>	122,92	1,08	215	0,17	170	114,29
Holanda	0,20	219	>	>	96,20	0,28	208	>	>	97,71	0,28	200	>	>	72,70
Portugal	0,26	208	0,17	127	99,99	0,20	177	0,21	112	103,18	0,14	164	0,22	102	100,31
Suecia	0,17	255	0,31	211	91,78	0,21	272	0,28	212	94,46	0,22	270	0,31	227	95,54
Suiza	0,38	203	0,51	122	73,17	0,34	195	0,52	109	79,23	0,37	196	0,60	130	75,87
Sudáfrica	>	>	0,51	142	77,17	>	>	0,52	151	79,92	>	>	0,60	166	74,44
Canadá (C. N.)	0,24	197	0,49	251	94,60	0,18	178	0,49	235	94,97	0,17	158	0,60	244	89,20
Canadá (C. P.)	0,24	200	0,32	214	94,82	0,18	183	0,34	206	94,32	0,22	163	0,30	195	89,96
U. S. A.	0,27	189	0,46	242	77,26	0,26	189	0,43	242	77,26	0,28	160	0,47	200	80,32

- Columna A. — Índices de abaratamiento de las tarifas de viajeros.
 » B. — Idem del tráfico de viajeros.
 » C. — Idem de abaratamiento de las tarifas de mercancías.
 » D. — Idem del tráfico de mercancías.
 » E. — Coeficientes de explotación.

NOTA. — En España se toma como año base el de 1935.