

INCIDENCIA DE LA COYUNTURA ECONOMICA EN LOS TRANSPORTES TERRESTRES

Por JOSE I. URIOL

Ingeniero de Caminos,

Después de hacer algunas salvedades sobre las cifras en que tiene que basarse para su estudio, presenta el autor una curiosa valoración de la evolución de los transportes terrestres en el pasado año 1959, como consecuencia de la estabilización, llegando a interesantes resultados.

Como quiera que los datos suministrados por los Servicios de Estadística no son completos y además sus publicaciones aparecen con bastante retraso, resulta difícil diagnosticar a tiempo las variaciones coyunturales, en los diversos sectores de la producción. Nos parece, sin embargo, interesante abordar el tema de este artículo, que permitirá, en lo que a este sector se refiere, valorar, hasta cierto punto, las repercusiones de la nueva coyuntura económica — la estabilización —. Conviene advertir que los valores obtenidos, debido a las estimaciones que ha habido necesidad de introducir, sobre todo en el transporte por carretera, son, más que cifras absolutas, valores índices que marcan unas tendencias.

Por otro lado deben también señalarse otros dos defectos del estudio: 1.º Que las cifras de carretera y ferrocarril no son completas, pues en el ferrocarril se han tomado sólo los valores de RENFE, y 2.º, que las cifras sumadas para obtener los totales no son totalmente homogéneas, ya que no ha sido posible depurar en la estimación de los transportes realizados en vehículo automóvil la parte correspondiente a transportes realizados dentro de las poblaciones, que deberían haberse restado para dejar solamente los transportes realizados por carretera.

Hechas estas salvedades, vamos a intentar valorar cómo han evolucionado los transportes de mercancías y de viajeros en el último año 1959, distinguiendo en él sus dos semestres. El primero puede considerarse como perteneciente al período coyuntural anterior, de expansión inflacionista, aunque ya disminuía,

da, y el segundo pertenece casi en su totalidad al actual período de coyuntura de la estabilización.

I. Transporte por carretera.

Según las estimaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Obras Públicas, los volúmenes de unidades transportadas sobre vehículo automóvil en los años 1957 y 1958, han sido:

	1957	1958
Mercancías	7 403	8 062 Mills. Tn.-Km.
Viajeros	13 262	14 552 Mills. Viaj.-Km.

Con objeto de estudiar la incidencia de la coyuntura económica en el transporte por carretera, es oportuno estimar, con los escasos datos de que se dispone, los volúmenes de transporte de 1959, distinguiendo dos períodos: primero y segundo semestre.

Para ello se ha procedido de la siguiente manera:

1.º De los valores que figuran en el *Boletín de Información del Ministerio de Obras Públicas*, número 23, donde se cifraba el volumen de mercancías y viajeros transportados en 1958, se han distinguido las unidades transportadas con tracción gasolina y gas-oil.

2.º Dentro de cada una de estas divisiones se han repartido los transportes efectuados en proporción a los consumos de cada carburante de cada uno de los semestres.

Con ello se llega, para 1958, a la siguiente clasificación:

TRACCION A	MERCANCIAS			VIAJEROS		
	Primer semestre 10º Tn.-Km.	Segundo semestre 10º Tn.-Km.	Total 10º Tn.-Km.	Primer semestre 10º Viajeros-Km.	Segundo semestre 10º Viajeros-Km.	Total 10º Viajeros-Km.
Gasolina	1 241	1 517	2 758	4 901	5 991	10 892
Gas-oil.	2 493	2 811	5 304	1 720	1 940	3 660
Totales.	3 734	4 328	8 062	6 621	7 931	14 552

3.º Los coeficientes de variación (aumento o disminución) en el consumo de carburante, gasolina-auto y gas-oil, en cada uno de los semestres de 1959, referidos a los mismos periodos de 1958, son los siguientes:

	Primer semestre	Segundo semestre
Coeffe. variación consumo gasolina...	1,098	0,952
Idem íd. íd. gas-oil	1,135	1,092

Aplicando estos coeficientes a los valores que figuran más arriba, se obtiene la siguiente estimación de las unidades transportadas en 1959, que en general pueden considerarse algo elevados en los transportes a gasolina y algo disminuidos en los de gas-oil, ya que anualmente aumenta el número de vehículos a gas-oil y disminuyen los de gasolina (camiones y autobuses).

TRACCION A	MERCANCIAS			VIAJEROS		
	Primer semestre 10 ⁶ Tn.-Km.	Segundo semestre 10 ⁶ Tn.-Km.	Total 10 ⁶ Tn.-Km.	Primer semestre 10 ⁶ Viajeros-Km.	Segundo semestre 10 ⁶ Viajeros-Km.	Total 10 ⁶ Viajeros-Km.
Gasolina	1 363	1 444	2 807	5 381	5 703	11 084
Gas-oil	2 830	3 070	5 900	1 952	2 118	4 070
Totales.	4 193	4 514	8 707	7 333	7 821	15 154

Resumiendo en un solo cuadro los valores del transporte de mercancías y viajeros en los últimos tres años, obtenemos:

AÑO	MERCANCIAS			VIAJEROS		
	10 ⁶ Tn.-Km.	% de aumento		10 ⁶ Vn.-Km.	% de aumento	
		Respecto al año anterior	Respecto al semestre anterior		Respecto al año anterior	Respecto al semestre anterior
1957.	7 403	—	—	13 262	—	—
1958 { Primer semestre. .	3 734	—	—	6 621	—	—
1958 { Segundo semestre. .	4 328	—	—	7 931	—	—
1958 { Total.	8 062	8,90	—	14 552	9,72	—
1959 { Primer semestre. .	4 193	—	12,29	7 333	—	10,75
1959 { Segundo semestre. .	4 514	—	4,29	7 821	—	— 1,38
1959 { Total.	8 707	8,00	—	15 154	4,13	—

Del examen de estos valores comparados se deduce: 1.º Que el transporte de mercancías por carretera ha disminuído sólo ligeramente en su ritmo de crecimiento — de 8,90 a 8,00 por 100 —, si bien se acusa una regresión más importante en el segundo semestre, en comparación con el primero. 2.º Que es más acusada la regresión en la tasa de crecimiento del transporte de viajeros — del 9,72 al 4,13 por 100 —, producida por la disminución apreciable del volumen de viajeros-kilómetro en el segundo semestre, en comparación no sólo con el primero, sino también con el segundo semestre del año anterior.

II. Transporte por ferrocarril (RENFE).

Los valores del transporte comercial de mercancías y transporte de viajeros en los tres últimos años

son los que figuran en el estado siguiente. Debe advertirse que, no conociendo el número de toneladas-kilómetro en diciembre de 1959, se ha sustituido este valor por el de noviembre del mismo año, para formar los totales del semestre y del año.

Del examen de estos valores se deduce: 1.º Que el transporte de mercancías por ferrocarril ha disminuído de forma apreciable — 14,97 por 100 —, siendo aún más importante la baja en el segundo semestre — casi un 25 por 100 — de las mercancías transportadas en período igual del año anterior. 2.º Que, por el contrario, en el transporte de viajeros, el impacto de la coyuntura resulta mucho más moderado, aunque también es apreciable. Debe señalarse que la subida de tarifas ferroviarias se corresponde casi con el último semestre de 1959 en mercancías, y sólo con la mitad del mismo semestre en viajeros.

AÑO	MARCANCIAS			VIAJEROS		
	10 ⁶ Tn.-Km.	% de aumento		10 ⁶ Viaj.-Km.	% de aumento	
		Respecto al año anterior	Respecto al semestre anterior		Respecto al año anterior	Respecto al semestre anterior
1957.	8 556	—	—	8 608	—	—
1958 { Primer semestre. .	4 293	—	—	3 831	—	—
1958 { Segundo semestre. .	4 321	—	—	4 899	—	—
1958 { Total.	8 614	0,67	—	8 730	1,06	—
1959 { Primer semestre. .	4 032	—	— 6,47	3 925	—	2,45
1959 { Segundo semestre. .	3 460	—	— 24,88	4 563	—	— 7,36
1959 { Total.	7 492	—14,97	—	8 488	—2,85	—

III. Transporte total: carretera y ferrocarril.

De los estados anteriores se deduce que el total de toneladas-kilómetro de mercancías transportadas en 1958 — $16\,676 \times 10^6$ Tn.-Km. — representó un aumento respecto al año anterior de un 4,49 por 100, mientras que en 1959 — $16\,199 \times 10^6$ Tn.-Km. — el tráfico total de mercancías es inferior al del año precedente en un 2,94 por 100, debido, fundamentalmente, a la regresión producida en el transporte por ferrocarril. La disminución en el segundo semestre del año respecto a igual período del año anterior se evalúa en un 8,46 por 100. Además, se observa que el porcentaje del transporte por carretera, que en 1957 era el 46 por 100, en 1958 subió al 48 por 100, y en 1959, al 54 por 100 del total del transporte de mercancías; resulta, pues, que el impacto de la coyuntura en el transporte de mercancías ha acelerado el proceso en el tiempo del crecimiento en volumen, del transporte por carretera a costa del transporte por ferrocarril, produciéndose el fenómeno conjunto siguiente: el transporte por carretera ha seguido aumentando casi al mismo ritmo del año anterior; el

transporte por ferrocarril ha disminuído un 15 por 100, y el transporte total ha disminuído un 3 por 100.

El transporte de viajeros en 1958 — $23\,282 \times 10^6$ viajeros-Km. — representó un aumento respecto al año anterior de un 6,45 por 100, mientras que en 1959 — $23\,642 \times 10^6$ — el volumen total de viajeros-kilómetro representa sólo un aumento de un 1,54 por 100.

El porcentaje del transporte de viajeros por carretera, medidos en viajeros-kilómetro y referido al total, ha sido, en 1957, el 61 por 100; en 1958, el 62 por 100, y en 1959, el 64 por 100; parece, pues, que en este sector la incidencia de la coyuntura referida a todo el año no ha sido tan marcada en la transferencia de viajeros del ferrocarril a la carretera, aunque en el segundo semestre es de mayor cuantía. El fenómeno conjunto que en este sector se ha producido es el siguiente: el transporte por carretera ha seguido aumentando, pero a un ritmo algo menos que la mitad que el año anterior — 4 por 100 —; el transporte por ferrocarril ha disminuído ligeramente, en un 3 por 100, y el transporte total ha aumentado en un 1,5 por 100.