501 - 1

las nuevas carreteras españolas

ANGEL VIZOSO MOZO

Licenciado en Ciencias Económicas

carreteras

En un trabajo anterior (1) nos hemos ocupado del problema que constituyen las carreteras españolas, sobre todo desde el punto de vista financiero, señalando especialmente los siguientes hechos:

1. Para que los productos de exportación española puedan competir con su precio en los mercados extranjeros, es preciso reducir al máximo los distintos sumandos que intervienen en el mismo, entre los que se encuentra el coste del transporte, lo que es importante, sobre todo considerando la tendencia actual al aumento de nuestras exportaciones en Europa y, especialmente, a los países del Mercado Común, a los que se llega en un porcentaje muy importante a través del transporte terrestre.

2. El coste del transporte depende en buena medida del estado de los vehículos, su capacidad, etc.; pero también de la situación de las carreteras, cuyo deficiente estado y trazado actual impide que se desarrollen las necesarias velocidades comerciales, retrasando el tiempo de entrega, lo que, a veces, equivale a empeorar la calidad de algunos de nuestros artículos perecederos de exportación, por razones de transporte, incidiendo además sobre la duración y condiciones de rodaje de nuestro Parque Móvil, disminuyendo las posibilidades de rotación o empleo de los capitales invertidos, etc., etc.

Vamos a tratar seguidamente de la conveniencia de programar nuevas carreteras españolas, quizá de supercarreteras o autopistas, para atender, en condiciones de competencia internacional, a las necesidades previsibles de España, en un futuro próximo, no sólo para lograr la salida masiva de nuestras producciones hacia los mercados extranjeros con el menor coste posible de distribución, sino también para mejor servir a los fines de la actual fase de política económica nacional, basada en la reestructuración y reactivación de nuestras producciones, capaces de competir en la Europa unida que se avista, a través de los ya firmes y serios intentos del Mercado Común o de la EFTA (Zona de Libre Comercio), a cuyos grupos "regionales"—de naciones europeas—habrá de incorporarse nuestra Patria, conforme a lo previsto en la cuarta etapa o fase del plan actual en marcha, a la que preceden la ya vencida de "estabilización", la de "reactivación o desarrollo" en que estamos empeñados actualmente, y la de "salida a los mercados exteriores", como base de nuestra vida económica, hasta el presente muy aislacionista y separada de la de las restantes naciones del mundo occidental.

Para esta nueva vida económica española es preciso plantearse a fondo el problema de los transportes españoles, dentro del conjunto nacional, su efecto multiplicador de riqueza, el lugar más o menos preferente que deba ocupar en el Plan Nacional de Inversiones, etc.

Un aspecto extraordinariamente interesante será el de determinar la importancia relativa de los distintos medios de transporte españoles y, principalmente, su evolución previsible, sobre la que cabe indicar que, actualmente, se manifiesta una tendencia a la transferencia de tonelaje transportado por carretera a costa de los otros sistemas, según se desprende de las cifras que damos a continuación.

transportes terrestres

a) Ferrocarriles:

	Valores absolutos Millones t/km	Núms. índices 1948=100 t/km		Valores absolutos Millones t/km	Núms. índices 1948=100 t/km
1948	6.894,8	100,00	1953	8.631,5	125,19
1949	7.253,6	105,20	1954	8.170,5	118,50
1950	7.305,2	105,95	1955	8.198,7	118,91
1951	7.889,4	114,42	1956	8.589,0	124,57
1952	8.535,9	123,80	1957	9.225,1	133,80

b) Carreteras:

	Valores absolutos Millones t/km	Núms. índices 1948=100 t/km		Valores absolutos Millones t/km	Núms. índices 1948=100 t/km
1948	2.054	100,00	1953	4.492	218,69
1949	2.713	132,08	1954	4.677	227,70
1950	2.826	137,58	1955	5.143	250,39
1951	2.843	138,41	1956	6.427	312,90
1952	3.453	168,11	1957	6.885	335,20

(2)

(1) Informes de la Construcción, núm. 127 (enero 1961).

(2) Fuente: Secretaría General Técnica Ministerio Obras Públicas, Datos 1960.

Como puede apreciarse, en diez años el transporte de mercancías, medido en t/km, ha pasado de un índice 100 en 1948 a otro de 335,20 en 1957 en carreteras, y sólo a 133,80 en ferrocarriles, según los últimos datos disponibles.

El transporte de viajeros pasó de 100 en 1948 a 242,41 en 1957 para carreteras y 113,76 en ferrocarril, manifestándose por tanto la misma tendencia.

A efectos de comparación, podemos indicar la importancia relativa del transporte aéreo y marítimo, que, según las cifras de tráfico internacional del "Statistical Year Book 1959, United Nations", totalizaron en los años citados:

	VALORES ABSOLUTOS Miles t/km		NUMEROS INDICES 1948=100 t/km	
	1948	1957	1948	1957
Transporte aéreo	664	6.237	100	728,4 (cifra aproximada)
Transporte marítimo	3.882	8.000	100	206

El aumento de tonelaje transportado ha sido, pues, muy fuerte, sobre todo en el medio aéreo (de 1948 = 100 a 1957 = 728,4), también en el naval (1948 = 100 a 1957 = 206), presentando también para el transporte de viajeros un elevado índice en el medio aéreo, que pasó de 1948 = 100 a 1957 = 545,7.

Se aprecia, pues, gran auge, sobre todo en el transporte aéreo (de 100 en 1948 a 728,4 de índice para mercancías en 1957), seguido de las carreteras (de 100 a 335,2 en igual período), naval (de 100 a 206) y del ferrocarril (de 100 a 133,8), por este orden.

La evolución indicada puede ser o no la óptima o más conveniente para las futuras necesidades de transporte en una España enlazada en lo económico con Europa, mucho más que en la actualidad; pero difícil resulta tratar de señalar las directrices de una posible nueva estructuración de nuestros transportes con las necesidades previsibles.

Como ha indicado en uno de sus últimos discursos el Ministro de Obras Públicas, la política de transporte española y, con ello, también la de carreteras, no puede considerarse con independencia de la que se siga para los restantes sectores económicos del país y, por tanto, sería necesario plantearse en su conjunto, y en una consideración económica a largo plazo, la futura evolución prevista de la economía nacional, para que, dentro de ella, se pudieran planificar las condiciones de transporte óptimas. Sólo hecho esto podía llegarse a determinar con cierto conocimiento de causa e independencia de criterio, cuál habría de ser, por ejemplo, el trazado ideal de las carreteras españolas para que, en el futuro, cumplan mejor su cometido de facilitar el transporte, ponderando debidamente el interés de las mercancías o productos comerciales, y el de otras finalidades, ya sean políticas, sociales o de fomento de algunas actividades importantes, como el turismo.

No es posible, por el momento, conocer cuál ha de ser a largo plazo la nueva estructura económica nacional, que posiblemente deberá variar en forma extraordinaria, en virtud de la verdadera revolución que se producirá en nuestra patria, como consecuencia de hechos tan importantes como el ya indicado de nuestra posible incorporación en un futuro, posiblemente no muy lejano, a las entidades internacionales o agrupaciones regionales que actualmente integran a los países europeos.

La actual etapa de "reactivación económica o desarrollo", importantísima para nuestro futuro, durará posiblemente muchos años; y en ella, de acuerdo con las obligaciones internacionales suscritas con la O. E. C. E. (que ha pasado a denominarse O. C. E. D. incorporándose a la misma Estados Unidos y Canadá) y otros organismos como el G. A. T. T., Banco Mundial, etc., etc., es obligada la reestructuración de nuestras producciones agrícolas e industriales en forma tal que se orienten sobre todo al comercio exterior; este cambio trascendental en nuestra política económica debe repercutir en los diversos medios de producción, tanto mano de obra como capital (propio o procedente de instituciones de crédito internacionales, sobre todo el Banco Mundial), apoyando a aquellos sectores que sean susceptibles de conseguir mejores precios, en relación con el mercado europeo, nuestro principal cliente, al que habremos de incorporarnos en la cuarta fase indicada. Ello puede suponer una auténtica reestructuración de nuestro mapa de producciones, con la desaparición de muchas de las actuales, antieconómicas en una Europa unida, donde se integre también España, y el extraordinario desarrollo de otras, a medida del mercado europeo, de dimensión y proyección internacional.

En estas circunstancias cabe plantear el problema de si la actual red nacional de carreteras es de trazado y condiciones óptimas por la nueva finalidad a que han de servir, y si su sistema radial, con centro en Madrid, es o no económicamente ventajoso, aunque, desde luego, si lo sea desde el punto de vista político, o si habría de pensarse en nuevas carreteras españolas, en algunos casos verdaderas autopistas, más interesantes para la Nación, como inversión, con medios propios o de entidades como el Banco Mundial, no sólo para el transporte de mercancías en mejores condiciones y mayor tonelaje, sino también para otros aspectos interesantísimos, como puede ser el fomento del turismo, cuya importancia queda demostrada con las siguientes cifras:

a) PAISES	b) Ingresos turísticos totales	c) Ingresos totales de exportacio- nes (Fob)	d) % de b) con rela- ción a c)	a) PAISES	b) Ingresos turísticos totales	c) Ingresos totales de exportacio- nes (Fob)	d) % de b) con rela- ción a c)
Estados Unidos	825	16.227	5,1	Irlanda	97	339	28,6
Italia	491	2.488	19,7	Suecia	97	2.088	4,6
Francia	454	3.143	14,4	Dinamarca	80	1.280	6,2
Alemania	452	9.157	4,9	Holanda	78	3.141	2,5
Inglaterra	385	9.596	4,0	ESPAÑA	72	498	14,5
Suiza	241	1.551	15,5	Noruega	41	752	5,5
Austria	166	962	17,3	Portugal	25,6	212	12,0
Bélgica-Luxemburgo ...	124	3.171	3,9				

(Fuente: Datos O. E. C. E.)

Hay que indicar que la cifra de España para 1958—72 millones de dólares—, por ingresos de turismo, correspondió a 3.593.867 turistas, según el Anuario Estadístico de España, llegando en 1959 a 4.194.686, con un ingreso aproximado de 149 millones de dólares *, consecuencia también de las favorables condiciones para el turismo derivadas del Plan de Estabilización y cotización del dólar a 60 pesetas en vez de las 42 anteriores; pero quizá convenga antes, plantearse la disyuntiva que habrá de solucionar previamente nuestra futura actuación de política económica y general, según dos criterios bien distintos.

a) *Política de equilibrio regional*, en virtud de la cual tratará de desarrollarse las regiones, zonas y provincias españolas donde el nivel de vida es inferior, con objeto de que no exista la desigualdad actual entre los distintos habitantes de ellas.

Es aleccionador a este respecto el estudio efectuado por el Banco de Bilbao en relación a las cifras de ingreso por habitante y año en las provincias españolas, que presentan diferencias tan elocuentes como las indicadas en el cuadro de la página siguiente.

El pretender conseguir el equilibrio regional puede ser un objetivo político y social, pero también económico, al que puede servirse, de forma muy eficiente, a través de las carreteras y, más todavía, de grandes autopistas. Un ejemplo clarísimo de ello es la política seguida por los italianos con el Mezzogiorno, en la zona sur de Italia, la más subdesarrollada y a la que se está impulsando en lo económico con sistemas muy eficaces, entre ellos, la construcción de una autopista que forma parte de la "Autostrada del Sole", que llega a Caserta y Nápoles, con lo cual, y en forma similar a la solución tomada en urbanismo, una vez trazadas las vías de circulación y dotadas de servicios, en un caso municipales y en otros de transportes (estaciones de servicios, gasolina, etc., etc.), se facilita en buena medida la creación, alrededor de este núcleo, de viviendas—en urbanismo—o de producciones—con las carreteras—que encuentran una fácil salida por la autopista hacia los centros de abastecimiento, o de consumo urbanos, consiguiéndose al mismo tiempo una extraordinaria ventaja para esa gran fuente de divisas, importantísima también en el caso de España, cual es el turismo, como hemos indicado.

* Cifra aproximada para 1960: 300 millones de dólares U. S. A.

ingresos «per capita» 1957

PROVINCIAS	Pesetas	PROVINCIAS	Pesetas	PROVINCIAS	Pesetas
Vizcaya	30.230	Lérida	14.645	Santa Cruz de Tenerife ...	10.773
Guipúzcoa	30.229	Sevilla	14.505	Zamora	10.628
Madrid	24.858	Burgos	14.448	Badajoz	10.488
Barcelona	24.453	Palencia	14.404	Murcia	10.420
Alava	21.204	Soria	12.994	Lugo	10.415
Valencia	18.875	Guadalajara	12.511	Toledo	9.964
Navarra	18.441	Huesca	12.488	Córdoba	9.925
Oviedo	17.733	Las Palmas	12.355	Albacete	9.832
Santander	17.710	Pontevedra	12.342	Ciudad Real	9.768
Zaragoza	17.677	León	12.312	Málaga	9.509
Logroño	17.658	Huelva	12.079	Ávila	9.172
Valladolid	16.404	Coruña	12.021	Cáceres	8.670
Gerona	16.309	Salamanca	11.863	Jaén	8.452
Tarragona	15.873	Cádiz	11.673	Almería	8.193
Baleares	15.769	Alicante	11.493	Granada	8.037
Segovia	15.498	Teruel	11.126	Orense	7.839
Castellón	15.395	Cuenca	10.795		

(Fuente: Renta Nacional de España, Banco de Bilbao, 1957.)

b) *Solución de mayor productividad económica a ultranza*, haciendo moderado caso a las influencias de tipo político y social. Se trata en esta solución de promover el desarrollo económico de España por todos los medios y también por la facilidad en los transportes, gracias a las nuevas e ideales carreteras y autopistas, en atención solamente a las regiones nacionales que son susceptibles de lograr el indicado desarrollo económico, no sólo por las industrias o producciones agrícolas con que cuentan actualmente, sino también, y sobre todo, por aquellas que puedan desarrollarse en el futuro para una política económica basada en la exportación, muy lejana, por lo tanto, de los conceptos de autarquía, defensa aduanera de nuestras producciones, reservas de mercados interiores, etc.

En este punto, cabe citar los estudios de algunos tratadistas alemanes de los tiempos del III Reich, con motivo de la Europa única que ellos preveían, y en la cual no existían, desde luego, barreras aduaneras ni políticas económicas nacionales, sino tan sólo una única y "Europea", a la que, en virtud de los principios de división internacional del trabajo, servían del mejor modo posible cada estado o nación constitutiva de la Europa unida que programaban. En este aspecto España debería ser, según los indicados economistas, un país para 20 millones de habitantes, y cuyas producciones serían tales que nuestra Nación constituiría "el jardín de Europa", es decir, un gran centro productor de seleccionadísimo y muy caros artículos, como frutas, productos de huerta, etc., y además un centro de industrias derivadas de estos productos y de otras que no tenían por qué ser precisamente las de mayor tradición actual en nuestra patria, como, por ejemplo, textiles e industrias metalúrgicas.

En la Europa integradora y única que se proyectaba entonces, la reestructuración productiva e industrial general podría hacer desaparecer de España estas industrias por ser más económico y rentable, en la mente de aquellos autores, las grandes instalaciones siderúrgicas de la Cuenca del Rhur, por ejemplo, que las nuestras de mayor coste de producción. En cambio, otras industrias españolas habrían de desarrollarse en forma extraordinaria, para suministrar a toda Europa y exportar al resto del mundo sus productos, como en el sector químico y naval, conservas, etc.

El planteamiento definitivo depende en gran medida de un estudio concienzudo e intenso de las posibilidades industriales y agrícolas españolas, entre las que pudiera tener gran importancia la de algunos metales y minerales que posiblemente se encuentran en el subsuelo español, que apenas ha sido explorado en sus posibilidades, en un 20 % de las mismas.

Sólo entonces, y de ello se ocupa actualmente el Gobierno español, podría estudiarse la solución más económica para el transporte de nuestras producciones masivas, el trazado de posibles autopistas, algunas de ellas, como la de la costa catalana y levantina, y otras en la Zona Norte, perfectamente rentables, dada la intensidad de tráfico actual y previsible, la deficiencia de las actuales, y las posibilidades de financiación que ofrece el Banco Mundial para estos fines, según manifiestan los técnicos del mismo que vienen debatiendo estos temas, actualmente, en nuestra propia Patria.