

INGRESOS



TOTAL 2.789.000.000 PTS

GASTOS



TOTAL 3.089.000.000 PTS



El ferrocarril TAMBIEN HACE CIRCULAR DINERO

La idea del transporte queda incompleta si no se une la idea de la distribución, ya que todo lo que se transporta ha de ser finalmente entregado a su destinatario, o lo que es lo mismo, distribuido cuando aquéllos son varios. Generalmente, al pensar en el ferrocarril como instrumento distribuidor nos fijamos en toda la diversidad de mercancías que ocupan sus vagones en los inacabables frentes a ellas dedicados, o bien en las masas de viajeros que desde las estaciones se desparan hacia sus destinos definitivos y que, a diferencia de aquéllas, se distribuyen por sí mismos.

Sin embargo, hay otra distribución dentro de la economía nacional que lleva a cabo el ferrocarril y la que queremos traer a la actualidad en este pequeño trabajo: la distribución de la contrapartida de aquel tráfico de viajeros y mercancías. Porque en tal aspecto también el ferrocarril colabora a la vida económica de la nación y a través de él se realiza una fructificación del dinero digna de ser tenida en cuenta. Y hoy en España mucho más, porque al ser la red ferroviaria de vía ancha—la principal del país— propiedad del Estado, no tiene como finalidad miras egoístas de lucro, muy lógicas y hasta necesarias en cualquier entidad privada, sino que su fin es el de servir a la nación en sus necesidades de transporte, y como tal servicio nacional funciona.

Pues a la nación presta ese servicio de redistribución de dinero a que aludimos. Por un lado van las mercancías y los viajeros a los sitios donde las primeras son necesarias o precisan ir los segundos. Pero por otro lado circulan una masas de millones de pesetas que entraron en las taquillas y que en el año 1948 (1), como se indica en el gráfico, tenían el siguiente origen:

Por viajeros, 996 millones; por mercancías G. V., 475; por mercancías P. V., 1.204; por varios conceptos, 114. Total, 2.789 millones.

Todo este dinero no se detuvo en las Cajas de la Red, sino que inmediatamente fué redistribuido en forma de pagos, volviendo a la economía nacional a desempeñar su papel propio de instrumento de liberación en manos de las personas o entidades que sirven a la Red y son, por consiguiente, acreedoras de ella.

La distribución, como también se indica en el gráfico, fué como sigue:

Personal, 1.272 millones; accidentes del trabajo, socorros y Seguros sociales, 99; pensiones, 57; indemnizaciones (pérdidas, averías, etc.), 74; otros gastos (impuestos, alquileres, repesos, etc.), 28; intereses de las

obligaciones, 22; carbón, 688; otros combustibles, 20; energía eléctrica, 30; materiales de repuesto y consumo, 307; material de vía (carriles y traviesas), 94; reparaciones en talleres particulares, 313; contratos de labores y prestación de personal, 88. Total, 3.089 millones.

La mayor parte, como se ve (el 48,8 por 100), fué a parar a obreros y empleados, es decir, a capas sociales modestas, cuyos ingresos no suelen capitalizarse, ni apenas ahorrarse algún tiempo, sino que pasan casi inmediatamente al consumo, yendo a parar a aquella parte de la economía del país que pone los bienes de consumo directamente en manos del cliente, la cual recibe, por consiguiente, a través de la R. E. N. F. E., el estímulo representado por esa cifra de casi 1.500 millones.

Las partidas de combustibles, electricidad, materias, reparaciones, etc., van, en cambio, a estimular a la industria, de la que los ferrocarriles son en España—como en todo el mundo—un cliente de primer orden. Y todas esas operaciones, en su aspecto monetario, dan también trabajo—y por consiguiente, beneficios—a la Banca española, por cuya mediación puede decirse que se realiza la totalidad de las transacciones.

* * *

Pero el lector habrá visto que entre esas cifras hay una diferencia de 281 millones, en que los ingresos no alcanzan a los gastos. Ello se debe, en parte, a que la Red Nacional española se encuentra en un período de reconstrucción, que durará todavía algunos años, y durante el cual no puede funcionar con el debido rendimiento económico, y en parte a que los aumentos experimentados por los gastos, al elevarse los precios de los artículos de consumo, no fueron compensados en aquel año por una subida de tarifas. Para corregir esta causa del déficit y para mejorar la situación económica de los empleados y obreros ferroviarios fué autorizada hace unos meses por el Gobierno una subida de tarifas.

En cuanto a las necesidades de dinero para la reconstrucción, éstas vienen siendo atendidas por medio de empréstitos garantizados por el Estado, contando ya la Red con autorización superior para emitir hasta millones 5.900 en un período de seis años. Las emisiones se hacen escalonadamente y sus productos vienen a parar también a la economía nacional en su sector industrial, creándose actividad y riqueza precisamente con los encargos de la R. E. N. F. E.

Por eso decíamos al comenzar, y lo repetimos ahora como final, que la Red ferroviaria española desempeña también una importante labor distribuidora en la circulación del dinero dentro de nuestra economía nacional.

(1) Utilizamos las cifras de este año por ser las últimas que se han dado a conocer públicamente.