

## Consideraciones sobre el balance de la Aviación comercial

Por CESAR GOMEZ LUCIA

Con este mismo título se publicó, en el número 88 de REVISTA DE AERONAUTICA, un artículo sobre las cifras de estadística de explotación en Iberia en 1946 y 1947, agrupadas en la misma forma que lo había hecho la revista "Interavia" al tratar de la actuación de las principales Compañías europeas. En este artículo se decía que en el mes de mayo se podría saber el resultado definitivo de la explotación de Iberia en el año 1947 y la cifra exacta de su superávit, y éste es el objeto de este artículo, ya que, indudablemente, es muy interesante, tanto para el público técnico como para el gran público, conocer con detalles la actuación de la Compañía nacional de transporte aéreo, que, al fin y al cabo, a todos nos afecta.

El número de kilómetros volados en transporte de viajeros por la Compañía Iberia en el año 1947 ha sido de 3.583.834.

El número de pasajeros transportados ha sido superior a 136.000. Esta cifra en sí no tiene importancia, pues la que verdaderamente define el trabajo del tráfico es la de

pasajero-kilómetro transportado, y ésta ha sido exactamente la de 78.182.653.

El desarrollo progresivo de Iberia en los últimos cuatro años queda expresado en el cuadro núm. 1.

Antes de continuar adelante, y como dato muy importante, diremos que en el año 1947 no ha habido ningún accidente que lamentar ni en las tripulaciones ni en los pasajeros.

El número de kilómetros volados supone un incremento muy notable sobre la labor realizada en 1946. Ello no ha sido debido a un aumento grande de la flota, ya que la del año 1947 fué inferior a la de 1946 por haberse retirado algunos tipos de aviones, sino a una aplicación verdaderamente intensa y eficaz de la flota de Iberia, merced a la labor de los talleres de la Compañía, que han atendido de una manera ejemplar al entretenimiento, revisión y conservación del material de vuelo.

Si de los datos de explotación pura, o sea kilómetros-pasajeros, pasamos a los datos de tráfico, o sea a los ingresos económicos por vuelo, o dicho en otras palabras, de la

### RESULTADOS DE TRAFICO

CUADRO NUM. 1

	Año 1944	Año 1945	Año 1946	Año 1947
Kilómetros volados .....	1.289.275	1.495.317	2.903.285	3.583.834
Pasajero-kilómetro transportado .....	14.615.700	21.786.020	48.869.080	78.182.653
Tonelada-kilómetro mercancía transportada .....	76.283	69.124	169.666	192.217
Tonelada-kilómetro exceso equipaje, ídem .....	48.613	75.781	150.892	233.896
Tonelada-kilómetro correo transportado .....	—	—	64.058	133.564
Ingresos de tráfico netos .....	12.266.971	15.692.172	37.331.554	60.841.914
Tarifa media pasajero-kilómetro .....	0,80	0,72	0,76	0,77

mercancía ofrecida (pasajero-kilómetro) al producto de la venta o recaudación, la progresión de Iberia es aún más acentuada.

Los ingresos de tráfico netos, o sea los que obtiene la Compañía después de descontar los seguros de los viajeros e impuestos que grava el Estado, son aproximadamente 61 millones de pesetas.

La cuenta de explotación de la Compañía en el ejercicio de 1947 es la del cuadro número 2.

La ganancia del ejercicio es, pues, seis millones de pesetas, que representa el 18 por 100 del capital desembolsado.

Cuando se nos dice que una Compañía de líneas aéreas ha ganado seis millones de pesetas en un año, o el 18 por 100, pensamos en primer lugar cuál habrá sido la subvención del Estado. La subvención del Estado a Iberia en el año 1947, junto con la subvención del Gobierno de Guinea, ha sido de 600.000 pesetas. En realidad, no ha ayudado al costo general de la explotación, pues la línea de Santa Isabel a Bata tiene un déficit económico superior a la subvención que entrega el Gobierno de los territorios de Guinea. Y el resto de la subvención es en realidad menor que el importe de los gastos que a la Compañía le significa el entrenamiento de los nuevos pilotos de transporte. El factor subvenciones no ha jugado, por tanto, en los resultados económicos de Iberia en 1947, como no sea en sentido negativo.

Cuando se ha prescindido de la idea de

subvención, surge en seguida la de amortización y seguros, por si no hubiesen sido aplicados los que se deben aplicar. Pero en la cuenta de Iberia se han aplicado para amortización y seguros las mismas cifras que todos los años, y que son francamente exageradas. Los aviones se amortizan en cuatro o seis años; los motores, en 1.500 horas de vuelo, y por eso la cifra de amortización y seguros rebasa los 10 millones y medio de pesetas, que es precisamente la tercera parte del capital de la Compañía.

Puede surgir también la idea, al estudiar este superávit, de que el combustible o el entretenimiento del servicio sean baratos por cualquier circunstancia. Así, hay Compañías que reciben gratis de sus Gobiernos el combustible o les entretienen el material en talleres del Estado; pero en el caso de Iberia resulta precisamente lo contrario. El combustible de las líneas exteriores está desgravado, pero no totalmente, pagándolo Iberia más caro que las Compañías extranjeras; y en cuanto al combustible empleado en las líneas del interior, está fuertemente gravado. Los materiales que necesita Iberia para entretenimiento y revisión de sus aviones y motores están adquiridos pagando el canon del 30 por 100 que exige el Estado a cualquiera de las Empresas que traen material del extranjero.

Otra duda que pudiera surgir "a priori" cuando se habla del superávit de Iberia podría ser la de que su personal estaba mal pagado, o sea que la mano de obra era barata; pero también en este caso sucede lo

CUADRO NUM. 2

CUENTA DE EXPLOTACION DEL EJERCICIO DE 1947

KILOMETROS VOLADOS: 3.583.834

	Total	Por km.		Total	Por km.
Personal .....	25.366.091,79	7,078	Ingresos de tráfico .....	60.591.914,35	16,907
Amortización y seguro ....	10.560.770,03	2,947	Ingresos comerciales .....	3.282.943,19	0,916
Combustible .....	10.385.409,65	2,898	Subvención Guinea .....	249.999,96	0,070
Entretenimiento y servicio.	8.776.327,24	2,449	Subvención kilométrica ....	355.697,40	0,099
Gastos generales .....	1.856.812,56	0,518			
Impuestos .....	1.622.636,58	0,453			
<b>Total .....</b>	<b>58.568.047,85</b>	<b>16,343</b>	<b>Total Haber .....</b>	<b>64.480.554,90</b>	<b>17,992</b>

contrario. Cuando las tripulaciones de Iberia se reúnen con otras tripulaciones de Compañías extranjeras en Ginebra, Londres, Buenos Aires, etc., etc., pueden decir con orgullo que son los mejor retribuidos de todo el mundo.

El personal de tierra podría decir lo mismo, amoldado dentro del índice de vida nacional, a otras Empresas españolas que no sean de Aviación. Basta fijarse en la partida de la cuenta de explotación referente al personal, o sea la nómina, que es superior a 25 millones de pesetas. Si dividimos esta cifra por 850, que es el número de empleados de todas las categorías y jerarquías que tiene Iberia, desde el director hasta las limpiadoras de aviones, resulta una cifra media para el sueldo anual de 27.000 pesetas, y que en 1948 será, por la aplicación total en el año de las nuevas bases laborales que rigen desde junio de 1947, de 3.000 pesetas por productor y mes. Compárense estos sueldos con las remuneraciones de otras Empresas y con entidades estatales, y se verá la alta mano de obra de la Empresa Iberia.

Si en los ingresos prescindimos de los ingresos comerciales, que son aquellos que se han obtenido por tener la representación de otras Compañías, y que en realidad minorarán los gastos, y nos quedamos solamente con los ingresos netos de tráfico, vemos que aún hay superávit, y sacamos la consecuencia de que en 1947, a pesar de tener que satisfacer Iberia todos los impuestos, de no contar con ninguna ayuda económica estatal, de pagar altamente a su personal y de destinar a amortización la cifra de la tercera parte de su capital, Iberia ha obtenido un superávit en su ecuación económica. Pudiera creerse que este resultado se debe a unas tarifas elevadas, pero tampoco ello es cierto. Las tarifas de la red exterior de Iberia son iguales que las de las demás Compañías, pues todas están acordadas así en la IATA, y las tarifas de la red interior son aún más bajas que las normales en la red internacional.

Resalta aún más el éxito de Iberia en 1947 cuando se tiene presente que la industria del tráfico aéreo no es una industria floreciente en la que todo el mundo gana, sino

todo lo contrario: es una industria en la que todas las Compañías pierden. Solamente dos o tres entre las 50 grandes Compañías del mundo han tenido superávit en 1947, que ha sido un año francamente desfavorable para el tráfico aéreo por el pánico que se produjo en sus primeros cuatro meses en el mundo entero por la serie de desgracias, explicables e inevitables, que tuvo que soportar el tráfico aéreo en un conjunto de casos que pudiéramos llamar de mala suerte.

La razón principal del superávit de Iberia ha estribado en la reducción y austeridad de sus gastos generales y en la importancia de sus ingresos. En el cuadro núm. 3 se especifica con todo detalle cuál ha sido la recaudación en 1947 en las distintas líneas:

El superávit surge de la intensa utilización por el público de los servicios de Iberia. Hablando en términos económicos, diríamos que la producción de Iberia ha sido comprada totalmente por el público. Esta utilización total es muy rara en las industrias de transporte, porque aunque—pongamos por ejemplo—los tranvías de una capital o los trenes de una nación vayan totalmente llenos y congestionados a ciertas horas o ciertos días, hay también horas y días en los que los vemos circular casi vacíos, y la utilización, en definitiva, nunca será la total, como ha sucedido en el caso de Iberia.

Queremos explicar que la utilización de la línea de Las Palmas-Tenerife, que figura superior al 100 por 100, es consecuencia de habérselo autorizado por la Dirección General de Aviación Civil en los vuelos del avión que efectúa esta línea, un mayor número de plazas de las señaladas normalmente, los días que este avión efectúa el enlace con el avión que va de Madrid a Las Palmas, que es de mayor capacidad.

Si a la utilización del 94,6 por 100 que ha resultado en el año unimos la de los billetes cancelados, o sea la de viajeros que pudieron ir, porque habían pagado y no fueron, tendremos la utilización total de la oferta hecha al público, caso único en la historia del tráfico aéreo.

Las tarifas actuales del transporte aéreo están perfectamente calculadas en unidad pasajero-kilómetro por la IATA (Asociación Internacional de Transportes Aéreos),

y proporcionan unas ganancias aceptables para las Compañías de tráfico aéreo; pero están calculadas suponiendo una casi total utilización del avión. Cuando esta utilización no es total, o sea cuando la industria del transporte aéreo produce unidades pasajero-kilómetro ofrecidas que el público no compra y que se desvanecen porque no tienen aprovechamiento futuro, las Compañías no ganan, y su pérdida será mayor o menor según sea menor o mayor la utilización. Los

gastos de viaje de un avión entre las ciudades A y B son los mismos si lleva 40 pasajeros o si lleva 10; pero la diferencia para la vida económica de la Empresa es bien distinta en uno y otro caso, suponiendo, como se suponen, fijas las tarifas de pasajero-kilómetro. Podríamos decir que en la actualidad, cuando una Compañía transporta menos del 80 por 100 de las plazas ofrecidas, comienza a perder, y ésta es la razón de las pérdidas que han tenido en 1947

CUADRO NUM. 3

INGRESOS NETOS DE TRAFICO EN EL AÑO 1947

KILOMETROS VOLADOS: 3.583.834

LINEA	Pasaje	Equipaje	Flete	Correo	Total	Kilómetros	Pesetas por km.	Utilización pasaje
MD.—Buenos Aires .....	12.082.363,89	164.074,38	165.715,95	447.104,59	12.859.258,81	747.165	17,214	78,401
MD.—Canarias .....	6.160.072,36	231.298,05	108.998,46	626.715,07	7.127.083,94	252.395	28,237	96,091
MD.—Melilla .....	3.755.857,32	145.898,15	181.262,60	125.545,89	4.208.563,96	254.340	16,547	96,533
BL.—Pa'ma de Mallorca, .....	2.277.854,01	32.587,75	37.512,47	8.312,26	2.356.266,49	164.000	14,367	99,556
MD.—Valencia .....	1.832.579,41	37.703,85	25.745,62	7.055,83	1.903.084,71	141.010	13,496	95,118
MD.—Barcelona .....	9.857.433,44	296.824,77	277.918,72	332.457,31	10.764.634,24	668.745	16,096	98,176
Valencia.—BL .....	762.569,56	5.029,75	3.549,65	418,03	771.566,99	77.880	9,907	91,598
BL.—TN - XG .....	1.475.352,24	81.675,30	145.568,72	41.772,01	1.744.368,27	141.500	12,327	71,248
MD.—Lisboa .....	1.766.890,40	106.181,42	33.650,15	152.168,05	2.058.890,02	163.275	12,610	59,163
LP.—Tenerife .....	1.608.083,60	39.031,15	10.197,07	17.089,63	1.674.401,45	130.410	12,839	110,433
Melilla.—XG .....	559.349,10	9.749,12	22.327,20	2.905,72	594.331,14	44.440	13,374	88,083
Palma-Valencia .....	960.603,10	25.912,55	11.291,65	2.496,50	1.000.303,80	79.560	12,574	93,037
MD.—Londres .....	2.765.428,20	215.323,53	197.397,18	236.653,79	3.414.802,70	193.280	17,667	79,367
LP.—XY - SI .....	422.064,96	14.370,30	21.709,30	15.967,15	474.111,71	65.025	7,291	70,472
MD.—Santiago .....	334.533,18	5.757,60	392,59	72,42	340.755,79	22.590	15,084	90,505
MD.—Roma .....	4.100.036,51	226.234,36	65.851,88	31.213,70	4.423.336,45	141.960	31,159	74,628
LP.—Arrecife .....	89.426,78	732,20	279,30	385,17	90.823,45	13.500	6,727	74,047
Ginebra.—BL .....	697.884,80	3.918,97	40.500,92	124.549,05	866.853,74	110.544	7,841	64,853
MD.—Tánger .....	1.170.924,26	63.992,30	45.297,30	22.970,67	1.303.184,53	69.830	18,662	83,089
Santa Isabel - Bata .....	175.938,89	5.011,65	19.336,80	2.225,87	202.513,21	66.480	3,046	41,371
Especiales (alquiler) ....	616.061,05	—	—	—	616.061,05	35.905	17,160	—
<b>Totales .....</b>	<b>53.471.307,06</b>	<b>1.711.307,15</b>	<b>1.414.503,53</b>	<b>2.198.078,71</b>	<b>58.795.196,45</b>	<b>3.583.834</b>	<b>16,405</b>	<b>94,600</b>

OTROS INGRESOS DE TRAFICO

Derechos de anulación y cambio de fechas .....	481.747,43	MD.—Madrid,
Billetes caducados .....	1.175.364,85	BL.—Barcelona,
Acarreos y entregas a domicilio .....	78.662,58	ZL.—Sevilla,
Impresos .....	55.159,70	TN.—Tánger,
Derechos de reembolsos .....	5.783,34	XG.—Tetuán,
<b>Total .....</b>	<b>1.796.717,90</b>	LP.—Las Pa'mas,
		XY.—Tenerife,
		SI.—Sidi Ifni.
<b>Total ingresos netos de tráfico .....</b>	<b>58.795.196,45</b>	
<b>Total otros ingresos de tráfico .....</b>	<b>1.796.717,90</b>	
<b>Total ingresos de tráfico .....</b>	<b>60.591.914,35</b>	

casi todas las Compañías de tráfico del mundo. Obtener una utilización superior al 80 por 100 es un problema difícil que constituye la obsesión de las Gerencias de las Compañías de tráfico. Hace falta ofrecer los servicios en la medida adecuada para que la utilización alta surja. Por otra parte, hace falta ofrecer una cantidad de servicios suficientes para que la ley de la producción en masa se cumpla. Sería inútil buscar una ganancia, aunque llevásemos los aviones siempre llenos, si el número de kilómetros recorridos fuese inferior al número de kilómetros que necesitamos, para que, repartidos entre ellos los gastos generales de la Empresa, la explotación sea viable económicamente; y sería inútil también para la vida económica de la Empresa el volar un número suficiente de kilómetros para que los gastos generales por kilómetro sean muy pequeños si no trabaja el avión con una utilización superior al 80 por 100.

He ahí, por tanto, en pocas palabras los dos problemas acuciantes que tiene que resolver la Gerencia de una Compañía de transporte en general; y esto es tanto más difícil cuanto que no se puede obrar aumentando o disminuyendo la cantidad de tráfico ofrecido, como se puede hacer en una industria que aumenta o disminuye su producción según las variantes del mercado. Establecido un plan de líneas aéreas, no se le puede variar, sin peligro de desprestigio, porque no acuda el número de viajeros que se había calculado; o sea, que si se anuncia una línea con frecuencia semanal y no va llena, no se puede pasar a hacerla decenal o quincenal, pues se trata de servicios públicos, y porque podría resultar que fuesen aún menos llenos, pues oferta llama a demanda, y recíprocamente.

Los 78 millones de pasajero-kilómetro que ha vendido Iberia en 1947 los ha ofrecido con una flota que, en resumen, han sido nueve "DC-3" y tres "DC-4", lo cual constituye un verdadero "record".

Resulta que cada avión Douglas "DC-3" ha realizado en el año 6,5 millones de pa-

sajeros-kilómetro. Esta cifra se acerca al doble de la que han realizado por término medio las Compañías que utilizan el avión "DC-3".

Constituye esto un verdadero éxito si se tiene en cuenta que los aviones en España no pueden volar, como en otros sitios, día y noche por no contarse en 1947 con ningún aeropuerto abierto al tráfico nocturno. El mérito resalta más aún si se considera que las revisiones indispensables para mantener a punto el material se han tenido que hacer al aire libre por no contar con barracones para efectuarlas.

Únicamente una política codiciosa de empleo de material estableciendo nuevas líneas con los mismos aviones cuando la duración del día solar lo permitía, y un trabajo denodado en los talleres, unido a una pericia del personal de tierra, que ejecuta su labor en menos tiempo del que pudiera creerse, son capaces de realizar la obra que se ha realizado; y esto se debe a los ingenieros y obreros que trabajan en Iberia.

Como hemos dicho antes, de nada hubiese servido para obtener el superávit de Iberia este codicioso empleo del material si el público no hubiese respondido comprando, como diríamos en términos económicos, toda la producción ofrecida. Pero el prestigio de Iberia es tan grande, merced a su organización y adiestramiento de su personal volante, que tanto las líneas interiores como las exteriores se han visto siempre totalmente llenas, aun al día siguiente de su inauguración.

Terminamos reproduciendo aquí la frase pronunciada por el Embajador de España en Buenos Aires, señor Areylza, ante altas jerarquías de la nación, y que resume en verdad la labor de Iberia. Esta frase dice así:

"España brilla en América por dos instituciones, que son: las Ordenes religiosas e Iberia; ambas son admiradas por todos y buscadas en todos sitios."