

## LA PRODUCCION ESPAÑOLA DE VEHICULOS Y MAQUINARIA AGRICOLA

Segun datos recogidos por el Ministerio de Industria, la producción española de vehículos durante el año 1958 puede resumirse así:

Automóviles de turismo, 31.500 unidades; camiones y furgonetas, 8.900; motocicletas y motocarros, 148.000; bicicletas, 194.000; tractores, 1.380.

Si se comparan estas cifras con las correspondientes al año 1957, resultan aumentos del 30 por 100 para los automóviles de turismo; del 48 por 100, para los camiones y furgonetas; del 18 por 100, para las motocicletas y motocarros, y del 3 por 100, para las bicicletas. Solamente la fabricación de tractores se mantuvo estacionaria.

En los años 1953-1954, en que la fabricación de automóviles se inició en España, los importados eran insuficientes para atender la apetencia del mercado, aunque se compraban en el extranjero unos 8.000 vehículos por año. En los cinco años transcurridos de 1954 a 1958 se han producido por S. E. A. T. y F. A. S. A. 83.500 unidades, o sea, cerca del doble de los que como promedio se importaban.

La fabricación de automóviles es una industria compleja, que exige divisas no sólo para la adquisición de maquinaria de fabricación, sino también por cuanto deben importarse, en mayor o menor grado, piezas y componentes, ya que aun los países con técnica más avanzada dependen del exterior en determinados elementos que sólo producen algunas industrias muy especializadas, abastecedoras de casi todas las fábricas del mundo. Podría caber por ello la duda de si, en estas condiciones, la fabricación de automóviles ofrecerá un saldo favorable a la balanza de pagos del país; las cifras que siguen ilustran claramente este propósito.

El capital invertido en la compra en el extranjero de máquinas para el montaje de las fábricas sumó un total de 16,1 millones de dólares. Se ha hecho, además, un estudio muy detenido, en el que se han tenido en cuenta todos los gastos en divisas, directos e indirectos, para la fabricación, más los correspondientes a la gasolina, aceite y neumáticos, que se estima hicieran al circular los 83.500 coches entregados en el quinquenio citado. Este gasto en divisas asciende a 39,4 millones de dólares; y si a esta cantidad se añade la invertida en maquinaria, tendremos un total de 55,5 millones de dólares.

Si no se hubiesen montado las fábricas y se hubieran seguido importando los mismos 8.000 coches por año, y si al precio de adquisición se añade el coste en divisas de la gasolina, aceite y neumáticos que se ocasiona con la circulación de estos coches, se hubiera efectuado un gasto en los cinco años de 99,0 millones de dólares.

La diferencia entre las dos cifras, o sea, 43,5 millones de dólares, sería el exceso que hubiéramos gastado de seguir importando coches, en vez de fabricarlos en el país, y, además, el mercado sólo hubiera dispuesto de la mitad del número de vehículos.

El promedio anual es importante, pues resulta ser en dicho período de 8,7 millones de dólares. Ahora bien, las fábricas de automóviles van consiguiendo una participación cada vez mayor de la industria auxiliar española, y para los 50.000 coches que han de fabricarse como promedio anual en el período de 1959-1963, el ahorro computado sobre las mismas bases señaladas antes será ya de 12,3 millones de dólares por año.

Algo análogo cabe decir respecto a la construcción de camiones. En ellos las im-

portaciones realizadas son también un porcentaje muy reducido de su valor global, y una vez compensado en el primer año de fabricación el gasto efectuado en divisas para la adquisición de maquinaria, la economía asciende a 30 millones de dólares anuales en números redondos, para una producción que se espera será de 3.700 camiones en 1959, y que aumentará considerablemente en años sucesivos.

En cuanto a las motocicletas, si se trajera a colación el número de vehículos de esta naturaleza que utilizan los franceses o los italianos, el correspondiente a España resultaría todavía bastante bajo. Esto no obstante, el desarrollo adquirido en pocos años por la fabricación nacional resulta verdaderamente espectacular. En 1948, las motocicletas fabricadas no pasaron de 1.300. El hecho es importante, tanto desde el punto de vista económico como social, ya que ha permitido poner al alcance de muchos millares de trabajadores este medio de transporte. En 1958, una parte de las motocicletas construidas se exportó.

Resulta a todas luces muy escasa la actual fabricación española de tractores. Nuestras necesidades anuales pueden estimarse en cerca de las 10.000 unidades, cifra que deja al descubierto la urgente necesidad de desarrollar este sector de la motorización, al que el Ministerio ha estimulado, siendo varios los proyectos en ejecución.