

ESPAÑA SE MOTORIZA

EL "BOOM" DEL AUTOMOVIL

**Nuevos modelos
para 1966:**

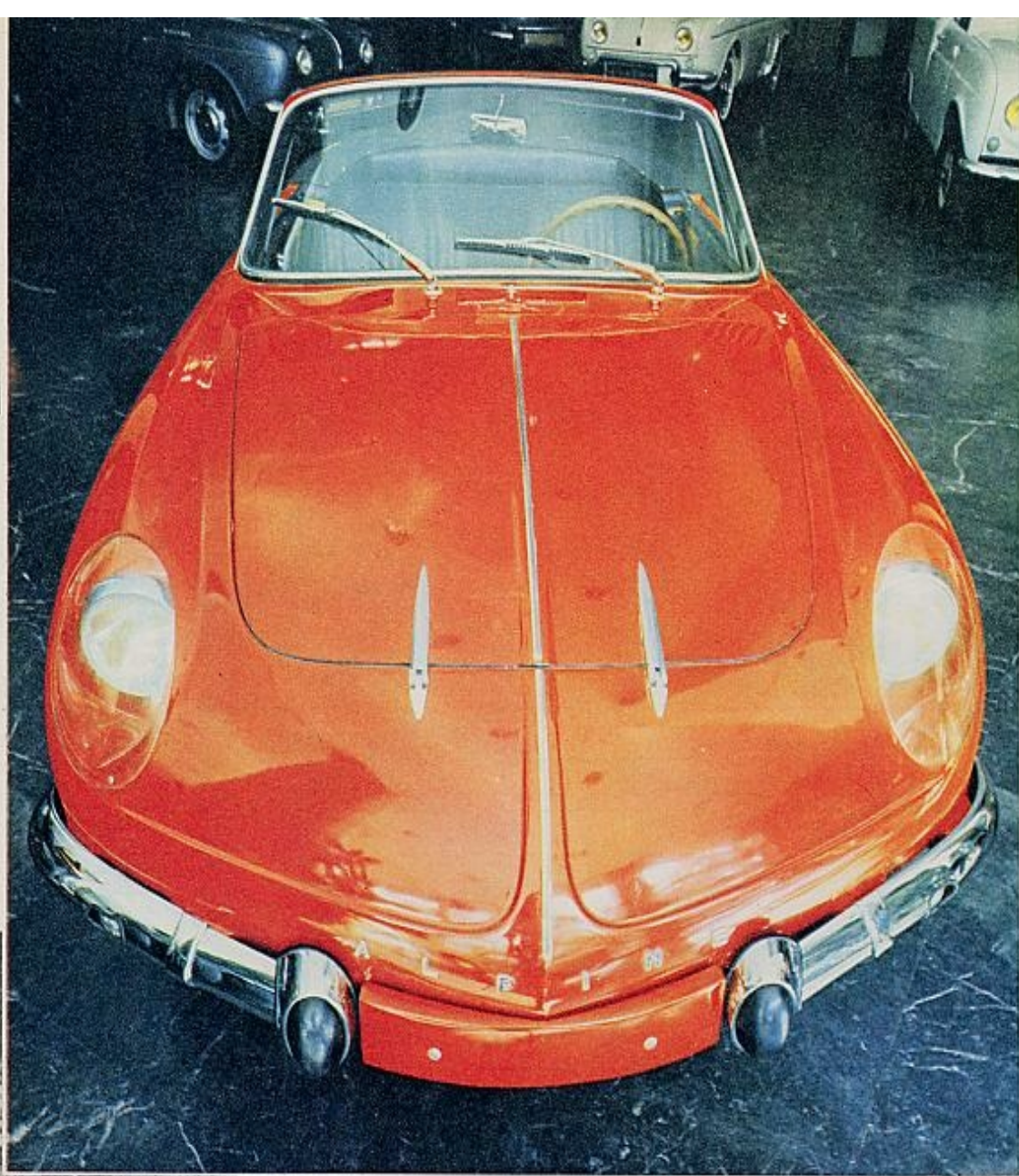
**ALPINE R-8,
BMC 850,
DODGE DART
RENAULT R-8,
SEAT 850,
SIMCA 1000**

La industria del automóvil en España ha estado íntimamente ligada a los problemas que la industria nacional ha padecido en las últimas décadas. Sometida a un fuerte proteccionismo, alejada de la evolución europea e internacional, ha alcanzado en los últimos años una situación consolidada, pero insuficiente para un posible desarrollo más amplio.

Durante 1940-50, la producción nacional de vehículos fue prácticamente inexistente. El parque de automóviles se mantuvo con unos efectivos fuertemente reducidos y con un envejecimiento creciente. En la década de los años 50, la industria del automóvil inició su período expansivo, para desarrollarse con numerosas dificultades a partir de 1960. En 1953, dos empresas, una de ellas la Industria nacional SEAT, lanzaron al mercado los primeros automóviles de turismo.

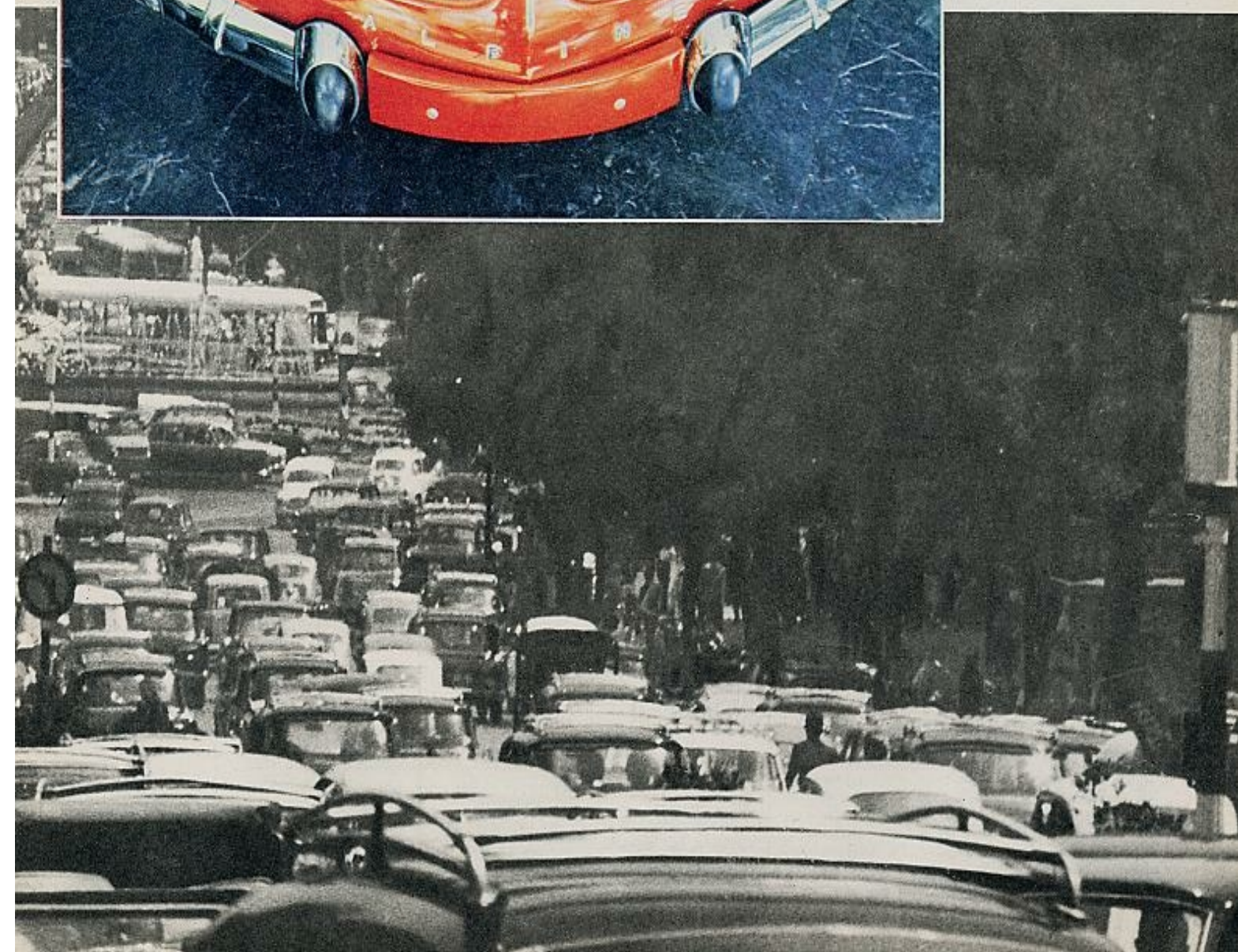
Se dedican a la fabricación de turismos, o van a dedicar- **SIGUE**





ALPINE R-8

Para febrero o marzo de 1966 se anuncia la aparición del nuevo modelo con motor R-8 que habrá de darle superior rendimiento. Las características técnicas de este vehículo deportivo son: 956 c. c., cuatro cilindros, frenos de disco, 565 kilos de peso y medidas de 3,580 metros de largo, 1,130 metros de alto y 1,460 metros de ancho. Este modelo, de dos puertas y dos plazas, alcanza una velocidad máxima de 210 kilómetros hora con un consumo de 7,10 litros y su precio es de 160.000 pesetas. Fabricación prevista para 1966: 350 unidades.



RENAULT R-8

Para el primer trimestre de 1966 está prevista la aparición del nuevo modelo Renault, ampliamente difundido en el mercado europeo, con 956 c. c. y cuatro cilindros. Su potencia es de 42 c. v. a 5.200 r. p. m. El R-8 mantiene la tradición de la marca con el motor atrás, pero entre sus avances técnicos incorpora los frenos de disco y una dotación de agua en circuito cerrado con anticongelante para hasta -40°. Mide 3,995 m. de largo, 1,410 m. de alto y 1,490 m. de ancho, con un peso de 752 kilos. Cinco plazas, cuatro puertas y velocidad máxima de 128 kilómetros hora con un consumo de 6,8 litros. Su precio: 110.000 pesetas. Fabricación anunciada para 1966: 40.000 unidades.



se en un futuro inmediato, las empresas recogidas en el cuadro número 1, a las que hay que añadir «Munguía Industrial», que viene fabricando el Gogomobil.

De todas ellas, solamente cinco hasta la fecha han venido ofreciendo regularmente una producción al mercado, y únicamente la S.E.A.T. y la F.A.S.A. han alcanzado una producción de importancia. Ambas empresas ponían a la venta en 1963, 40.326 y 25.440 automóviles respectivamente, por 40.326 y 22.083 en 1962.

No obstante, ni el capital desembolsado, ni las reservas, ni la producción anual de la gran mayoría de estas empresas puede, en ningún momento, compararse con las grandes empresas europeas y adoptar ante ellas una situación de competencia. Sólo la casa F.I.A.T., en Italia, alcanzaba en 1964 la producción de un millón de vehículos, entre los cuales el automóvil de turismo representaba un importante papel. Si las comparaciones son odiosas, dada la actual estructura de la producción de automóviles de turismo en el mundo, y teniendo presente las dimensiones mínimas para la fabricación de los mismos, hemos de llegar a la conclusión de que la industria nacional de turismos se encuentra —por sus propias dimensiones— incapacitada para cualquier clase de competencia internacional. El número de empresas es excesivo, provocando una fuerte fragmentación industrial. «Las firmas españolas —señala R. Manzanera en «Información Comercial Española» (octubre de 1964)— están lejos de las dimensiones óptimas europeas, que suelen cifrarse, hoy día, como mínimo, en 200.000 turismos y 10-15.000 vehículos industriales».

Por otra parte, en 1963, la misma legislación española en materia de dimensiones mínimas para «el libre establecimiento de industrias», fijaba el mínimo de producción en 75.000 unidades anuales. Naturalmente esta cifra —condición necesaria para el libre establecimiento de una nueva industria— no fue alcanzada por ninguna de las empresas concurrentes. Solamente una de entre ellas

fabricaba algo más del 50 por 100 del mínimo legalmente establecido.

el parque de automóviles de turismo

Las cifras expuestas en el cuadro siguiente (número 2) nos presentan un panorama de la situación europea en la fabricación y difusión de la industria del motor. Esta industria ha conseguido, gracias a unos medios técnicos muy desarrollados, una casi democratización del consumo de automóviles de turismo. Las consecuencias de este fuerte desarrollo son enormes. Las formas de vida, estructuras de población... han podido ser mejoradas como consecuencia de la técnica y de su desarro-

llo posterior. El número de industrias subsidiarias que han aparecido en su contorno, han multiplicado la renta y empleo nacional. Sin ir más lejos, nuestro turismo está íntimamente relacionado con la industria europea del automóvil; sólo con un gran desarrollo preliminar de esta industria en Europa ha sido posible la enorme afluencia de extranjeros que el país recibe anualmente.

España no ocupa un lugar muy destacado entre los diferentes países europeos. La participación española en el parque mundial es, según I.C.E. (R. Manzanera, artículo citado), de un 0,46 por ciento. Sin embargo, nuestra producción ha experimentado recientemente un importante crecimiento. En el transcurso de los cinco últimos años la producción de vehículos de turismo ha triplicado su valor. En 1964, el porcentaje de aumento del

CUADRO N.º 1

EMPRESAS	Domicilio social	Fundación	Capital (1)	Patente
Industrias del Motor.....	Vitoria	1950	216	DKW
F.A.D.I.S.A.	Avila	1956	180	Alfa Romeo
Motor Ibérica	Barcelona	1929	300 r: 400,5	Ford
S.E.A.T.....	Madrid	1950	675 r: 1.232,4	F.I.A.T. (1964)
Barreiros Diesel	Orense	1954	300	Dodge
AECSA	Madrid			Simca
Citroën Hispania.....	Pontevedra	1957	175,3	Citroën
Nueva Montaña Quijano....	Santander	1899	396,5 o. 483,5 r. 241,2	Morris
F.A.S.A.....	Valladolid	1951	200 r: 31	Renault

(1) En millones de pesetas.

r: reservas.

o: obligaciones.

Fuente: Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. 1963-1964.

CUADRO N.º 2**PARQUE EUROPEO DE TURISMOS EN 1963. (Miles de unidades)**

Francia.....	7.032
Alemania Occ.	6.092
Grecia.....	56
Italia.....	3.006
Suecia.....	1.424
España.....	445
G. Bretaña.....	6.706
Bélgica.....	936
Portugal.....	175
Austria.....	936
Holanda.....	730

Fuente: Auto-Revista (2-6-64)

50,5 por ciento ha superado todas las previsiones.

El número de turismos matriculados en los últimos años viene recogido en el cuadro número 4. Estas «matriculaciones», como puede apreciarse, proceden en su mayoría de la producción nacional. Tan sólo un 10 por ciento, aproximadamente, corresponde a la importación de vehículos. En este sentido, la casa Ford, con 1.304 vehículos importados; la Volkswagen, con 1.160, y la casa F. I. A. T., con 1.123, suponen el más importante volumen.

A excepción del sector motocicletas —que a partir de 1963, como consecuencia del desarrollo de la producción de turismos, viene padeciendo una crisis— los restantes sectores experimentan importantes crecimientos. En 1964, el número de turismos matriculados pasaba de 91.195 a 126.962;

CUADRO N.º 3**PRODUCCION DE AUTOMOVILES DE TURISMO EN ESPAÑA**

Años	Unidades	% de variación
1960	39.732	5,2
1961	53.227	34,0
1962	62.559	17,5
1963	79.432	27,0
1964	119.549	50,5

Fuente: I. N. E.

lo que representa un incremento del 39,22 por ciento. En cuanto al parque de camiones, que desde 1960 se ha multiplicado por seis, ha aumentado en el presente año en un 39,18 por ciento.

precios y demanda

La demanda de automóviles en España es, sin duda alguna, muy inferior a las posibilidades de la oferta nacional. Si la oferta está incapacitada para abastecer al mercado en toda su amplitud, más lo estaría aún si los automóviles fuesen al mercado a precios europeos. Nuestros precios, como se recogen en el cuadro siguiente (núm. 5), están muy por encima de aquellos del mercado origen de las patentes correspondientes. La demanda de automóviles de turismo en España, teniendo presente el crecimiento económico del país y una importante «demanda potencial», aún está lejos de estar satisfecha.

Sin embargo, el anuncio de la fabricación del Simca 1000 y Dodge por Barreiros S. A., el B. M. C. por la Nueva Montaña Quijano, y el R-8 por F. A. S. A., ha hecho asomar al mercado ciertas perspectivas de competencia. Los fabricantes de tu-

risimos, que hasta ahora han trabajado con la protección de altos derechos arancelarios —y sin dificultades en la venta—, tropezarán con «nuevos y desconocidos» problemas relacionados con el «patrón de la competencia», base firme del sistema de producción actual.

Las previsiones de producción de turismos, según los anuncios de los propios fabricantes, recogidos por «España Económica» en su número 3.474 (cuadro núm. 6), nos indican en las dificultades que señalábamos con anterioridad. A la luz de estas cifras, la citada revista prevé que la demanda estará cubierta en 1966, y sólo en este año tendrá lugar la equiparación internacional de sus precios como consecuencia de la posible competencia prevista.

Sin embargo, con los volúmenes de producción fijados anualmente, gran parte de las industrias mencionadas no podrán competir, y mucho menos

Sólo en 1964 el número de vehículos automóviles matriculados superaba con creces las cifras previstas. Estas diferencias deben acentuarse en los últimos años, con lo cual la programación y proyección realizada por la Subcomisión de Transportes del Plan de Desarrollo dejará mucho que desear. Una nueva proyección del sector, teniendo en cuenta factores que en la primera ocasión pasaron desapercibidos, sería la solución más indicada.

financiación

La industria del automóvil en España ha tenido en la financiación su principal fuente de beneficios. Los capitales fundacionales han sido generalmente muy escasos, por lo cual se ha recurrido al mercado, donde el propio consumidor ha financiado con creces la producción de automóviles de turismo. El procedimiento es simple: ante la penuria de capi-

CUADRO N.º 4**VEHICULOS MATRICULADOS**

Años	Turismos	Omnibus	Camiones	Motocicletas
1958	32.905	715	9.998	117.657
1959	40.014	744	12.672	99.973
1960	50.254	1.048	15.657	78.654
1961	69.126	1.046	27.559	122.524
1962	83.068	1.517	32.691	126.478
1963	91.195	2.004	42.321	114.249
1964	126.967	2.264	57.904	112.063

re bajar sus precios a nivel internacional. Por otra parte, la demanda potencial existente ha de ser, al contrario que en otros países, de elasticidad respecto al precio, muy superior a la unidad; es decir, que en cualquier momento una rebaja de los precios, acompañada de una mayor producción, pondrá a la luz una nueva demanda hoy día desconocida, pero que llegada esta situación hipotética podría fácilmente surgir. Es por lo que la verdadera situación del mercado no estará, en nuestra opinión, prevista para época tan cercana. No obstante el problema existe y su solución estará íntimamente ligada a una planificación y programación efectiva y real del sector.

la proyección de la demanda y el plan de desarrollo

La proyección de la demanda de automóviles del Plan de Desarrollo (1964-1967), recogida en el cuadro número 7, nos ofrece una «posible» evolución de la demanda en los próximos años. Sin embargo la insuficiencia de la demanda prevista por el Plan es notoria. «I. C. E.» y numerosas revistas especializadas en el sistema, han señalado ya —directa o indirectamente— este hecho. Si la demanda siguiese efectivamente el camino trazado por el Plan, la programación que las diversas empresas han realizado, y que se recoge en el cuadro número 6, no tendría el más mínimo sentido económico, salvo si se pensase de antemano en una exportación masiva.

tal, el futuro usuario y propietario del vehículo está obligado a depositar anticipos, sin interés, y hasta el 100 por 100 de su valor.

La casa SEAT, y en general el resto del sector, ha gozado no sólo de las ventajas del proteccionismo arancelario, sino que podía, en cualquier caso, modificar o «ampliar» el volumen de anticipos que habían de satisfacer los futuros clientes. En consecuencia, el «riesgo empresarial» —sobre el que un gran número de economías han montado el andamiaje de la «teoría del beneficio»— estaba prácticamente descartado. «El ápice del procedimiento —señala «España Económica» núm. 3.478— se alcanzó con las marcas BABY y TZ, que con la exhibición de los prototipos obtuvieron cuantiosos depósitos anticipados... sin que llegasen a ponerse en el mercado».

De esta forma, el consumidor español se convirtió, en corto espacio de tiempo, en un accionista, que paradójicamente no recibía ni «intereses» ni «dividendos». Nuestros empresarios rendían anticipadamente y con amplios beneficios comerciales la mayor parte de su producción, que hoy día ha permitido la «autofinanciación», meta «soñada» de la gran mayoría de las empresas.

renta «per capita» y parque de turismo

La producción de automóviles corresponde a un cierto grado de desarrollo de la economía en cual-

(Pasa a la página 33)

CUADRO N.º 5**COMPARACION DE PRECIOS**

MARCAS	ESPAÑA	País de origen	% de aumento en España
Goggomobil (T-400).....	54.200	48.075	12,7
600-D.....	63.500	61.440	3,3
1500-L.....	134.000	130.560	2,6
2CV-ACL.....	79.650	64.069	24,3
R (4L).....	85.414	69.625	22,8
Dauphine (Gordini).....	103.677	76.438	35,6

Fuente: Información Comercial Española. (R. Manzanera. Octubre 1964).

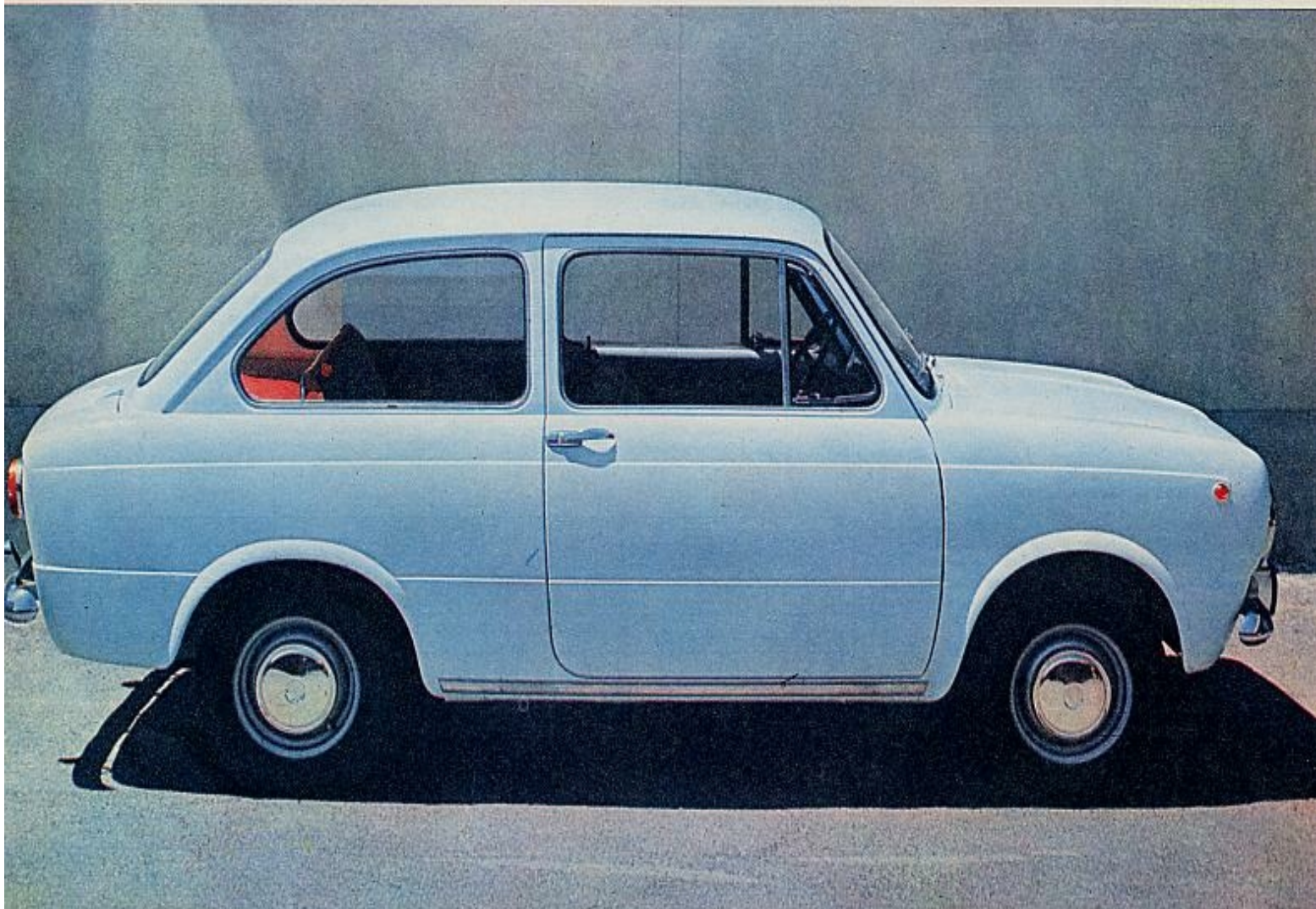


◀ SIMCA 1000

Otro modelo que va a fabricar Barreiros y cuya entrega comenzará a finales de este año. Sus características técnicas son: 944 c. c., motor de 4 tiempos y 4 cilindros; 50 c. v. al freno a 5.200 r.p.m.; motor atrás con marchas sistema Porsche sincronizadas; frenos de tambor; medidas 3,797 m. de largo, 1,390 m. de alto y 1,485 m. de ancho, con un peso total de 730 kilos; cuatro puertas y cinco plazas; velocidad máxima, 130 km. por hora; consumo, 6,4 litros. Precio, 105.000 pesetas. Producción prevista para 1966: 70.000 unidades. Debe advertirse que el precio que hemos consignado fue anticipado provisionalmente hace seis meses y se habla de que sea rebajado hasta cerca de las 80.000 pesetas a la hora de su aparición en el mercado.

DODGE DART 270 ▶

Resultado del reciente acuerdo Chrysler-Barreiros es este espléndido 6 cilindros de 102 c. v. al freno a 4.400 r.p.m. con frenos de disco. Sus medidas son: 4,910 m. de largo, 1,425 m. de alto y 1,773 m. de ancho, con un peso de 1.270 kilos. Su velocidad máxima es de 155 km. hora, con un consumo medio de 11 litros. El precio en lista es de 200.000 pesetas y está prevista una fabricación de 12.000 unidades para el próximo año. Se asegura que la nacionalización completa de la fabricación de este modelo hará bajar sensiblemente su precio.





SEAT 850

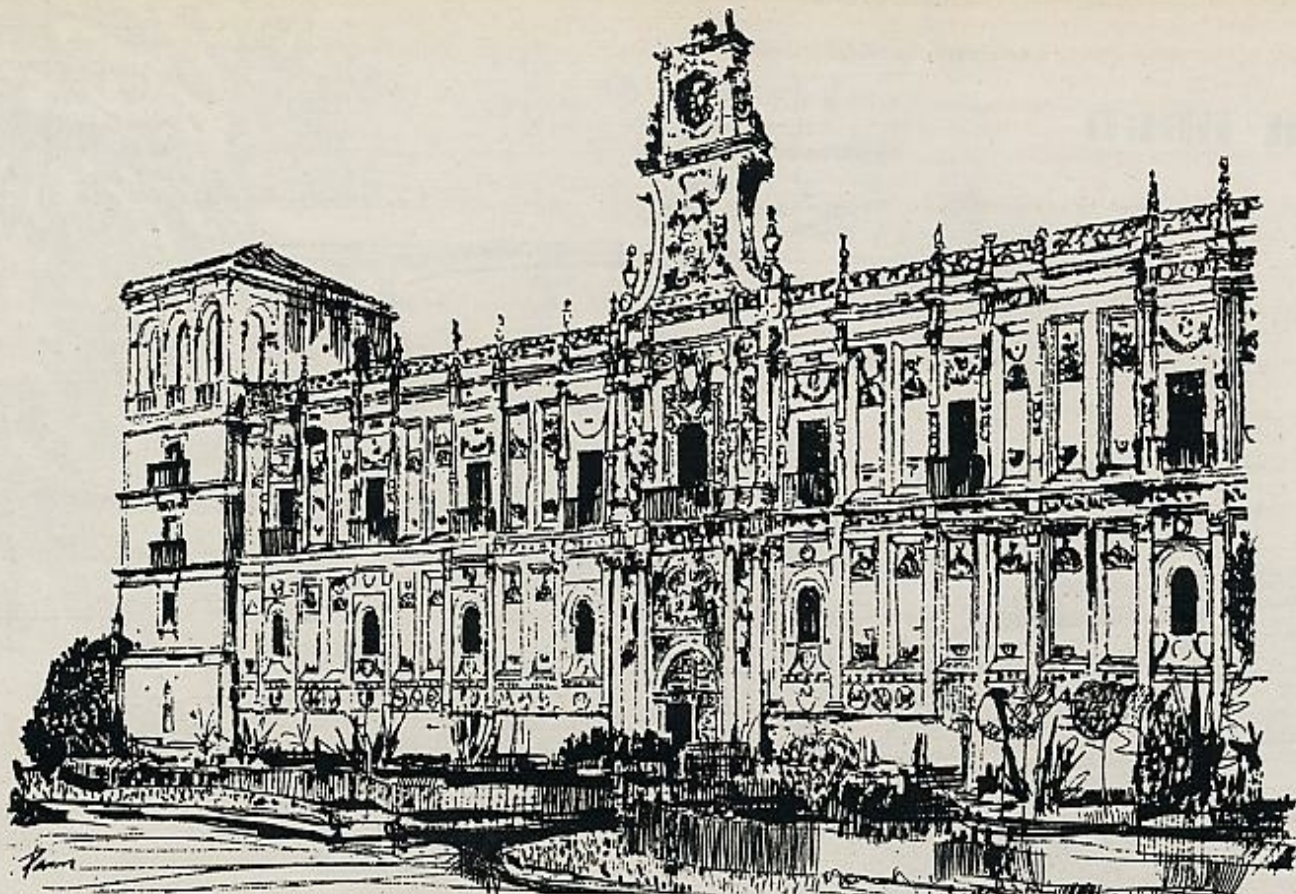
La aparición de este modelo en Italia ha supuesto un gran éxito para la gran factoría de Turín, bajo cuya licencia fabrica nuestra Seat. El nuevo modelo, destinado a tener una amplia difusión en nuestras calles y carreteras (está prevista la fabricación de 150.000 unidades para el próximo año), tiene una potencia de 40 c. v. al freno a 4.800 r.p.m. Sus 4 marchas, además de la marcha atrás, están totalmente sincronizadas. Mantiene los frenos a tambor y mide 3,575 m. de largo, 1,385 m. de alto y 1,425 m. de ancho, con un peso de 700 kilos. Dos puertas en el sentido de la marcha y cuatro cómodas plazas con velocidad máxima de 120,5 km. hora y consumo de 6,3 litros. El precio será de 80.000 pesetas. Este modelo está destinado a sustituir el actual 600 normal.

BMC 850

Para la primavera de 1966 tiene anunciada su aparición este modelo que fabricará Nueva Montaña Quijano. Se trata de un vehículo cuyo éxito en toda Europa ha sido fulgurante debido a sus numerosos «performances». Con 848 c. c. de cubitaje y 4 cilindros, su potencia al freno es de 37,5 c. v. a 5.500 r.p.m. Tracción delantera y motor también delantero, tiene sincronizadas las marchas 2, 3 y 4. Frenos de tambor. Medidas: 3,050 m. de largo, 1,350 m. de alto y 1,410 m. de ancho con un peso de 618 kilos. Dos puertas y cuatro plazas, alcanza la velocidad máxima de 116 km. por hora; consumo: 5,3 litros; precio: 85.000 pesetas. La producción para 1966 se prevé de 70.000 unidades. La versión «Cooper» de este modelo alcanza la velocidad máxima de 160 km. por hora.



SIGUE



Hostal de San Marcos: otra realización del I. N. I al servicio del turismo

El Instituto Nacional de Industria, a través de la Empresa Nacional de Turismo, acaba de finalizar en la ciudad de León, en pleno Camino de Santiago, otra de sus grandes realizaciones en favor del turismo: el hostal de San Marcos.

Completamente remozado den-



tro de la magnificencia de su marco histórico y dotado de todas las comodidades y servicios propios de un hotel de gran lujo, el hostal de San Marcos ofrece excepcional alojamiento a los millares de peregrinos y turistas que este Año Santo marchan hacia Compostela.

En un prodigioso marco histórico... El hostal de San Marcos es una de las joyas arquitectónicas más destacadas de España. Edificado en plenos tiempos medievales y reconstruido durante la Edad Moderna, artistas del siglo XVII realizaron su gran fachada, una de las muestras más insignes del arte plateresco español. El hostal de San Marcos, en un principio albergue de peregrinos, ha sido utilizado posteriormente como hospital, prisión y dependencia castrense. Hoy, conservado en su histórica estruc-

tura, pero rigurosamente puesto al día, vuelve a su primitiva función convertido en uno de los mejores y más bellos hoteles de Europa.



No se han ahorrado esfuerzos para que la estancia en el hostal de San Marcos sea, en verdad, inolvidable. Sus 300 habitaciones están

dotadas de baño y radio; consta de diversos comedores, adecuados para las solemnidades más dispares; amplias estancias ambientadas en el más genuino estilo castellano; bares, aire acondicionado, atracciones...

El hostal de San Marcos, al igual que el hostal de los Reyes Católicos, otra realización del I. N. I., ha sido cuidado en sus más mínimos detalles hasta conseguir ese difícil equilibrio de conjugar la comodidad con la magnificencia.

Año Santo Compostelano. Si Vd. viaja este Año Santo de 1965 hacia la ciudad de Compostela, bien como peregrino o como simple conocedor de cosas nuevas, cumpla en el hostal de San Marcos una etapa de su viaje. Será para usted una experiencia inolvidable.



**Empresa
Nacional
de Turismo**



B. M. C. 1100

Para finales de 1966 se tiene prevista la versión 1100 del BMC que fabricará Nueva Montaña Quijano y que tiene como características principales la de utilizar frenos de disco en las ruedas delanteras, 122 kilómetros hora de velocidad punta, cinco plazas y cuatro puertas, consumo de 7,5 litros y precio de 125.000 pesetas.



quier país considerado. El sector industrial del automóvil, como industria de producción a gran escala, exige una cierta introducción de la economía de mercado, que junto con una alta capacidad de compra de la población (altos niveles de sueldos y sa-

CUADRO N.º 6

Previsiones de producción en España

FABRICAS	1965	1966	1967
S. E. A. T.	120.000	180.000	225.000
F. A. S. A.	50.000	95.000	85.000
Citroën.....	12.000	18.000	25.000
Mungula.....	2.000	6.000	—
Barreiros.....	1.000	62.000	98.000
Nueva Montaña Quijano.....	—	25.000	75.000
	185.000	356.000	508.000

Fuente: España Económica n.º 3474-27 de marzo de 1965.

larios), pueda absorber la oferta de las grandes empresas. El cuadro número 6 nos presenta un panorama bastante elocuente del cambio estructural tan importante que se produce en España como consecuencia de una renta «per capita» más elevada. Aun así nuestra situación, sin alcanzar aquella Grecia, nos viene a confirmar el desnivel aún muy sensible con los restantes países europeos, donde Francia no deja de ocupar la cabeza, con la sorprendente cifra de un automóvil por cada siete habitantes.

la industria del automóvil y las patentes extranjeras

Como puede apreciarse en el cuadro número 1, todas las empresas dedicadas a la producción de automóviles de turismo fabrican y tienen vinculaciones con importantes empresas extranjeras. Puede observarse, al mismo tiempo, que la mayoría de los vehículos fabricados corresponden a modelos que la industria europea ya no fabrica, o está a punto de finalizar su producción.

A finales de 1965 está prevista por la casa Barreiros la producción del Simca 1000. Evidentemente, las condiciones técnicas y económicas de este «modelo» son muy apropiadas para el consumidor español, que encontrará en dicho vehículo

uno de los logros más importantes de la industria europea del automóvil. No obstante, la casa SIMCA ha lanzado posteriormente dos modelos consecutivos (el 1300 y el 1500), que ya han abastecido con éxito el mercado francés en 1964. La casa Barreiros alcanzará su nivel máximo de producción hacia 1966-67. Es decir, cuando el SIMCA español aparezca en el mercado lo hará con algunos años de retraso, y cuando las factorías francesas hayan colocado en el mercado varios modelos posteriores.

He aquí un grave problema con que tropieza el futuro de la producción de automóviles en España. En general, amparados en una demanda insatisfecha, con la venta asegurada con anterioridad, no importa poner en circulación vehículos que —sin dudar de su calidad— han sido superados por modelos más perfeccionados. Se olvida con ello un problema fundamental: la supuesta saturación del mercado en los próximos años y las posibles necesidades de exportación. Se confía en extremo en que la participación española en la Comunidad Económica Europea será retrasada periódicamente. No se piensa en el futuro desarrollo de una industria, sino en una situación favorable momentáneamente, de la que se pueden obtener numerosas ventajas.

la industria pública y el automóvil de turismo

En España se ha subestimado con cierta frecuencia la participación del sector público en la producción del país. Se ha generalizado el mito que alude a los «defectos inherentes» a toda aquella industria que participe de este carácter. Se piensa que sólo la industria privada, con el incentivo del

CUADRO N.º 7

Proyección de la Demanda de Automóviles (turismos) del Plan de Desarrollo

Años	Unidades
1964	106.008
1965	123.572
1966	145.032
1967	176.449

Fuente: Anexo del Plan de Desarrollo (Transporte por Carretera)

máximo beneficio, puede desarrollar al país. Se considera al sector público como simple subsidiario en las más importantes empresas y proyectos.

Sin embargo, los primeros resultados de determinados intentos, llevados a cabo en los últimos años, son muy diferentes. La única industria de este sector que corresponde a un verdadero desarrollo económico es precisamente una industria de carácter público: la industria nacional S. E. A. T. En otros sectores de gran importancia, como la siderurgia, el fenómeno es aun más relevante: sólo la planta industrial de Avilés puede afrontar con éxito —a nuestro entender— «las rebajas arancelarias» y entrar en el marco de una economía competitiva. La factoría S. E. A. T., con una producción prevista en gran escala para los próximos años, con unos precios que apenas difieren de los precios europeos, puede estar en condiciones, en cuanto a las dimensiones de sus plantas industriales, de afrontar una exportación de mercancías si ello fuera preciso.

una posible solución

Ante esta situación estructural, y con objeto de reducir el número excesivo de empresas, sería una posible solución la aplicación de las medidas legales de «libre establecimiento de empresa» (75.000 unidades de producción anual) e las que actualmente ya vienen produciendo para el mercado nacional. Con ello se conseguiría —como apunta R. Manzanera en «I. C. E.», artículo citado— «una deseable fusión o renovación de empresas en este sector, dado que en el mismo la concentración y la «gran empresa» son absolutamente necesarias». De no ocurrir así, de todas formas, y aunque por caminos menos deseables, se marcharía hacia la concentración empresarial. La posible competencia prevista para los próximos años, obligará, irremediablemente, a estas empresas a buscar «situaciones de monopolio» por medio de importantes interconexiones. El fin no sería otro que el mantenimiento de precios excesivamente altos a que una producción en defectuosas condiciones técnicas y lejos de dimensiones óptimas, conduce. Ante estas perspectivas para los próximos años, las interconexiones de empresas comienzan a fraguarse paulatinamente, entretejiendo una importante tela de araña que amenaza el «paraliso de la competencia». La planificación y correcta programación del sector es exigible en defecto de males mayores.

ARTURO LOPEZ MUÑOZ
(Fotos SANCHEZ MARTINEZ)

CUADRO N.º 8

La renta per capita y el número de automóviles de turismo por habitante

PAISES	1949		1963	
	Renta per capita	N.º de hab./turismos	Renta per capita (1)	N.º de hab./turismos
Suiza	850	31	1.580	8
Alemania	330	78	1.247	9
Gran Bretaña	580	21	1.183	8
Francia	470	26	1.175	7
Bélgica	730	31	1.100	10
Holanda	372	69	901	16
Italia	235	129	621	17
Grecia	128	1.104	376	150
España	160	341	360	58

(1) Renta per capita 1962

Fuente: I. C. E. (Artículo citado)