

Alfonso HERRANZ LONCÁN

Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)

Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2008, 258 pp.

La dotación de infraestructuras ha sido considerada, en especial por los economistas del desarrollo, como un elemento clave a la hora de explicar los procesos de crecimiento económico. No obstante, su incidencia concreta y los métodos de evaluación de la misma han suscitado divergencias entre los investigadores. La discusión y los estudios empíricos se han centrado en el ferrocarril, por ser la infraestructura más relevante en términos históricos de incidencia económica. El nacimiento de la Nueva Historia Económica en los años sesenta, de la mano de autores como Fogel, está precisamente relacionado, entre otros aspectos, con la revisión del tema para el caso norteamericano.

En España, el interés por esta temática y la recepción de la citada corriente historiográfica estimularon en la década de los setenta la publicación de diversos trabajos. Éstos se centraron también en el impacto del ferrocarril, en el contexto más amplio del debate sobre el atraso industrial de España y sus causas. Predominaba en ellos (Nadal, Tortella) una visión negativa del papel desempeñado por el ferrocarril, en especial por su falta de efectos hacia atrás. Sin embargo, otros autores como Arto-la o Sánchez-Albornoz insistieron en la importancia del ferrocarril en la integración del mercado nacional. Por su parte, Gómez Mendoza acometió el primer estudio cuantitativo sobre el tema, calculando el denominado "ahorro social" proporcionado por los ferrocarriles españoles, aplicando una metodología utilizada ya en otros países y que permitía así la comparación internacional. No obstante, sus estimaciones fueron consideradas excesivamente elevadas por autores como Tortella o Barquín. El libro de Alfonso Herranz se inscribe, pues, en este importante debate, al que recientemente Barquín ha realizado una nueva contribución en las páginas de *TsT*.

El libro es, en buena medida, el resultado de la investigación doctoral desarrollada por el autor, principalmente en la London School of Economics, bajo la dirección de Nicholas Crafts. La obra se estructura en dos partes, precedidas de un capítulo introductorio y seguidas de otro dedicado a las conclusiones. La primera parte se dedica al impacto económico del conjunto de las infraestructuras en España. En la segunda el autor analiza más específicamente las relaciones entre el ferrocarril y el crecimiento económico. Cada capítulo concluye con un apartado en el que se resumen las principales ideas contenidas en el mismo, recurso que facilita un rápido primer acceso a los contenidos más relevantes. La obra se completa con un amplio listado de índices que, en general, suelen ser útiles y de agradecer. No obstante, la temática y enfoque del libro que nos ocupa hace que algunos de ellos sean poco relevantes y, consiguientemente, prescindibles, caso de los índices onomástico y to-

ponímico, además del propio índice general del libro, que figura prácticamente duplicado.

En su introducción, el autor efectúa una interesante revisión crítica de la literatura existente sobre el tema, en especial de sus supuestos teóricos y de las limitaciones de las metodologías utilizadas en los diversos estudios empíricos, como las estimaciones de ahorro social o de rendimiento social —basadas ambas en el análisis coste-beneficio—, la contabilidad del crecimiento o la estimación de la función de producción agregada. Con carácter ecléctico, Herranz opta por utilizar varias de ellas con carácter complementario.

En el capítulo segundo se lleva a cabo una siempre útil comparación internacional de la posición relativa de España en algunas infraestructuras (ferrocarriles, carreteras y telecomunicaciones). Los resultados muestran que la dotación de estos recursos no era tan precaria como habitualmente se consideraba, excepto en carreteras secundarias.

El capítulo tercero resulta sumamente interesante, pues en él se desagrega regionalmente la dotación de infraestructuras. Como cabría esperar, las diferencias eran elevadas, destacando el contraste entre las regiones más industrializadas y urbanizadas (Cataluña, Madrid y, sobre todo, País Vasco y Cantabria) y las más agrarias, rurales, excéntricas y de difícil orografía, como los archipiélagos y el cuadrante noroeste.

El capítulo cuarto es el más ambicioso, pues trata de analizar, aplicando modelos econométricos, la relación entre la inversión en infraestructuras y el crecimiento de la economía española. Los resultados, como el propio autor reconoce, son sorprendentes, pues no se detecta un impacto significativo entre ambas variables, lo que debería obligar a una seria reflexión sobre la utilidad de estas metodologías, en especial en términos históricos.

Quizás por ello, Herranz centra y limita la segunda parte a un tema clásico y más fácil de aquilatar: la incidencia del ferrocarril en el crecimiento económico español. En su capítulo quinto se revisan y reevalúan las estimaciones anteriores sobre el ahorro social, reinterpretándolas y aplicando metodologías más modernas, como la contabilidad del crecimiento. Según sus cálculos, la contribución de los ferrocarriles al crecimiento total de la renta per cápita española durante 1850-1912 oscilaría entre el 11%-13,3%. Esta estimación se situaría en una posición intermedia entre las visiones pesimistas y las optimistas. Un elemento explicativo clave sería el escaso peso del sector ferroviario en el conjunto de la economía española.

Como continuación de lo anterior, en el siguiente capítulo se reflexiona acerca del presunto fracaso de los ferrocarriles en España. Para ello se utilizan dos métodos de contraste de la hipótesis principal del “pesimismo” ferroviario: la que considera que hubo un exceso de inversión en el sistema ferroviario español, tesis sistematizada por Gabriel Tortella. El primer método consiste en realizar una estimación de la

tasa de rendimiento social de los ferrocarriles españoles. En segundo lugar, proceder a una comparación internacional. En su opinión no puede hablarse de fracaso del ferrocarril, dado su impacto en el crecimiento económico español, aunque confirma la tesis del exceso de inversión. En cualquier caso, España presentaría un perfil asimilable al de la Europa periférica: bajo nivel de utilización de la red y rendimientos empresariales modestos e inferiores a su coste de oportunidad.

Las principales aportaciones de este trabajo consisten, a nuestro juicio, en realizar una evaluación en el largo plazo del conjunto de infraestructuras (no meramente la ferroviaria), tanto de titularidad privada como pública (no sólo estas últimas como en la mayoría de los estudios actuales), y en recalcular, a partir de los nuevos datos disponibles y aplicando modernos modelos econométricos, el impacto del ferrocarril en la economía española. En definitiva, estamos ante un trabajo riguroso, de impecable factura metodológica y que supone una notable contribución al crucial e inconcluso debate sobre el “fracaso” económico español.

Alberte Martínez López

Universidade da Coruña