

[168]



Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)

Autor: Alfonso Herranz Loncán
Editorial: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid 2008
Páginas: 258
ISBN: 978-84-89649-35-4

Desde 2002 Alfonso Herranz Loncán es doctor por la London School of Economics and Political Science. El director de su tesis fue Nicholas Crafts. Seis años más tarde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha publicado esa tesis en un libro de factura cómoda e impresión clara. Aunque *Infraestructuras y crecimiento económico en España* diste mucho de ser la “obra definitiva” sobre el papel desempeñado por el ferrocarril y las otras infraestructuras en el desarrollo económico de España, indudable proporciona aire fresco a un campo de investigación que lleva mucho tiempo girando alrededor de los mismos problemas. Herranz ofrece perspectivas nuevas a debates antiguos, y sugiere interesantes líneas de aproximación. En mi opinión, el libro es mucho más valioso por lo que propone que por lo que afirma. Y, al fin y al cabo, esto es lo mejor que se puede decir de cualquier texto académico.

Infraestructuras y crecimiento consta de dos partes. La primera se ocupa de las infraestructuras en general. Por supuesto, de los ferrocarriles; pero también de carreteras, obras hidráulicas, telegrafía y telefonía. Primero se realiza una cuantificación de la inversión y del stock de capital. Luego se compara con Europa. Y finalmente se interpretan, primero desde los factores que pueden explicar su distribución provincial, y luego a través de varios análisis de causalidad. Esto último conduce a un resultado extraño para cuya resolución el autor entra en un terreno más específico, los ferrocarriles, que constituyen el objeto de la segunda parte del libro. En ella, y en primer lu-

gar se estima el ahorro social y la Productividad Total de los Factores (PTF) de los ferrocarriles. Para explicar los resultados alcanzados también se presentan varias estimaciones sobre el rendimiento social y la densidad de uso de la red. El propósito de todo esto es responder a la pregunta que encabeza el último epígrafe de esa segunda parte: “¿Fracasaron los ferrocarriles españoles? Una mirada al papel del Estado”. El libro se cierra con un breve capítulo de conclusiones.

Vayamos poco a poco. Tras la introducción el capítulo II hace una estimación de la inversión y el stock de las infraestructuras en España, un asunto complicado sobre cuyos resultados Herranz se muestra prudente. En particular sobre el stock, pues la comparación con otros países europeos es muy discutible pues se empleaban distintos criterios contables. La conclusión –provisional– es que España realizó un esfuerzo inversor en infraestructuras algo menor que sus vecinos. Esta idea se refuerza en el epígrafe II.4 con varios análisis gráficos en los que se comparan, para tres años distintos –1870, 1900 y 1930– la inversión en cada tipo de infraestructura, por superficie o renta, con la realizada en otros países. Con respecto a Europa, y en lo que hace a la dotación de infraestructuras ferroviarias, España habría pasado de un exceso de inversión en 1870 a la situación opuesta en 1930. En cuanto a la dotación de otras infraestructuras la inversión habría sido claramente inferior a la media europea –carreteras– o, en el mejor de los casos, igual –teléfonos–.

A mi modo de ver, el capítulo III sobre la distribución territorial de las

infraestructuras merece mayores reservas. Herranz describe con claridad la dotación de infraestructuras, tanto a escala regional como provincial, y descubre algunos resultados interesantes. Por ejemplo, que a finales del siglo XIX Madrid era una región relativamente mal dotada. O que la correlación del stock de infraestructuras con la superficie es bastante mejor que con la renta per cápita. Pero el mayor problema del capítulo se encuentra en el modelo econométrico que emplea para explicar esa distribución territorial. Herranz realiza un análisis de regresión múltiple entre varios índices físicos de infraestructuras y ocho (o diez) variables explicativas. Al margen de otras cuestiones menores hay un problema básico: los modelos de regresión múltiple sólo son válidos si las variables exógenas son independientes entre sí. Sin embargo, no se realiza ningún test de multicolinealidad; de hecho, no se dice nada sobre el asunto. Y resultaría razonable esperar fuertes asociaciones entre ciertas variables, como la condición de provincia costera y la densidad de población; o entre ésta y la tasa de urbanización.

El capítulo IV, que pone fin a la primera parte del libro, es bastante complejo y exige conocimientos no convencionales de econometría. Estudiaría las relaciones de causalidad entre inversión en infraestructuras y aumento de la producción mediante varios análisis de causalidad: ciclos, “comovimientos”, criterio de causalidad de Granger, y análisis impulso-respuesta del sistema VAR. Todos ellos se basan en la presunción de que los movimientos de la variable explicativa anticipan

[170]

los de la explicada. Es una hipótesis razonable, aunque insuficiente: las golondrinas anticipan la primavera, pero no la causan. En cualquier caso, el resultado obtenido es inesperado e interesante (p. 126): “A lo largo del análisis no se ha detectado ningún impacto significativo de la inversión en grandes redes de transporte y comunicaciones sobre el crecimiento.” En cierto modo, desde este momento hasta el final del libro todos los esfuerzos del autor parecen encaminados a refutar esa afirmación, pues cree que “desafiaría toda lógica histórica”.

La segunda parte del libro se centra en el ferrocarril, y en primer lugar en dos cuestiones relacionadas entre sí: el cálculo del ahorro social y el del “residuo de Sollow” o PTF del sector ferroviario. La referencia a Nicholas Crafts es ineludible; y no sólo como deferencia del doctorando, ya doctor, hacia su director, sino porque Crafts 2003 es un trabajo seminal (y, que yo sepa, ¡sólo publicado como working paper!). Su principal conclusión es que la contabilidad del crecimiento y el ahorro social son enfoques complementarios de un mismo puzzle. En palabras de Herranz (p. 150): “Mientras que el ahorro social se plantearía hasta qué punto fue más rápido el crecimiento de la productividad gracias a la introducción de una nueva tecnología, el objetivo de la contabilidad del crecimiento sería averiguar cuál fue, realmente, la contribución global efectiva de la nueva tecnología al crecimiento, sin plantearse en ningún momento qué hubiera pasado en su ausencia”. Así pues, tendríamos dos observatorios distintos desde los que contemplar un mismo paisaje.

Herranz señala que, a diferencia de lo que sucede en Gran Bretaña, en España faltan ciertas series de datos imprescindibles para calcular la tasa de crecimiento de la PTF. Esto le lleva a emplear dos métodos alternativos de cálculo. El primero consiste en estimar esas series a través de las funciones de coste de una veintena de compañías ferroviarias. Por razones de espacio no se detallan los cálculos.

Para el segundo procedimiento se parte del supuesto de que los ferrocarriles británicos “no disfrutaban de grandes ventajas en términos de coste en relación con su principal competidor”, los canales. Como esto no sucedía en España, el incremento de la PTF “no incluiría todo el impacto de los ferrocarriles por la vía de la productividad” por lo que se hace necesario añadir “los efectos asociados al desplazamiento del tráfico desde los medios de transporte alternativos al ferrocarril” (p. 151). Por tanto, Herranz incluye en su cálculo de la contabilidad de crecimiento una estimación de las economías generadas por el ferrocarril como sustituto de otros medios; es decir, el ahorro social. ¡Pero precisamente el mayor atractivo de la PTF era que eludía el uso de ese instrumento! Al proceder de este modo Herranz reduce la comparabilidad internacional de sus estimaciones, asunto al que, sin embargo, da mucha importancia al enjuiciar otras estimaciones del ahorro social.

En definitiva, la contribución del ferrocarril al crecimiento económico de España habría supuesto un ahorro social del 4,3% del PIB en 1878; y un porcentaje de crecimiento de la renta per cápita del 5% entre 1850 y

1890 por el procedimiento de la PTF-función de costes, y del 7,5/8,8% entre 1850 y 1878 por el procedimiento de la PTF-ahorro social. Según Crafts, esas estimaciones para Gran Bretaña son un ahorro social del 4,1% del PIB en 1865, y un crecimiento de la renta per cápita del 18,85% entre 1850 y 1870. Herranz afirma que “no puede afirmarse que la contribución de los ferrocarriles al crecimiento en España fuera mayor que en el Reino Unido”. Esto no es una forma correcta de decir las cosas. Lo correcto hubiera sido decir que la contribución de los ferrocarriles al crecimiento económico español fue semejante –perspectiva del ahorro social– o muy inferior –perspectiva de la PTF– a la realizada en Gran Bretaña.

Todo esto resulta extraño. Lo esperable sería que, con relación a Gran Bretaña, las dos perspectivas ofrecieran resultados semejantes. Posiblemente esto obedezca a errores en el cálculo del ahorro social. En un artículo publicado en este mismo número de TST explico que las estimaciones del coste de transporte terrestre que realiza Gómez Mendoza (1982) y copia Herranz están sesgadas al alza. En una nota a pie de página Herranz señala que de haber empleado otras cifras –Barquín (1999)– el ahorro social habría sido la mitad. Y, en efecto, en el mayor de los casos el crecimiento de la renta per cápita española generado por el ferrocarril habría sido la mitad del inglés; ¡jecolecuá!

Sea como fuere, los nuevos cálculos reducen considerablemente la contribución del ferrocarril al crecimiento económico de España que hasta ahora atribuía una parte de la historiografía española; la que Herranz denomina

“optimista”. Esto respaldaría el resultado contrario a “toda lógica histórica” que ya ha obtenido. Como Herranz sigue creyendo que no pudo ser así vuelve a argumentar su posición en el penúltimo capítulo. En primer lugar, calcula la tasa de rendimiento social de los ferrocarriles, es decir, la relación entre los beneficios del sistema y el coste de la inversión. Es importante advertir que este cálculo requiere de una estimación del superávit del consumidor obtenida a partir de la PTF-ahorro social; es decir, se basa en la suposición de que los costes del transporte tradicional fueron muy elevados. El rendimiento social estimado es elevado; pero no así el rendimiento social marginal. En su opinión, esto confirmaría la tesis ya planteada por Tortella (1973) de que entre 1855 y 1866 “el volumen de recursos dedicados a los ferrocarriles fue mayor que el que se hubiera invertido aplicando estrictamente criterios de eficiencia”; lo que, sin embargo, no significa que “la inversión ferroviaria de esos años, tomada en su conjunto, constituyera un fracaso económico.”

Herranz también argumenta que la ratio entre los ingresos netos y los costes de primer establecimiento de las compañías ferroviarias no sólo no era baja en comparación a otras compañías europeas, sino que se situaba en la parte alta de la tabla. De forma coherente, los coeficientes de explotación –relación entre gastos e ingresos de explotación– volvían a situar a España en una buena posición. Hay que decir que Herranz no presenta cifras anteriores a 1871, cuando la red se cerró hacia 1863, y en 1866 el sistema entró en crisis. He comprobado que en esos años las dos

[172]

ratios fueron mucho peores. Como veremos, esto no contradice su tesis, y hubiera sido conveniente señalarlo.

En cualquier caso, las ratios de explotación son insuficientes. Toda afirmación sobre la rentabilidad social o privada de un ferrocarril debe hacerse a la luz del coste de construcción y la forma de financiarlo. Al respecto, Herranz dice algo que creo sorprendente: las subvenciones entregadas por el Estado fueron demasiado bajas para el nivel de riesgo del país y la elevada rentabilidad prometida por los títulos de Deuda Pública. Me imagino que semejante punto de vista levantaría ampollas en muchos ámbitos no-académicos. Se podría sostener que, por ejemplo, el Gobierno argentino debe subvencionar a las empresas españolas para compensarlas del riesgo-país que implica la presidencia del matrimonio Kirchner. Mejor volvamos a la “burbuja” académica. Según Herranz hasta 1863 las subvenciones “sólo” supusieron el 28% de la inversión presupuestada. Y que aún debería minorarse porque parcialmente se pagaron con Deuda Pública que perdió valor, y porque los costes de construcción pudieron ser mayores (porque fueron “inflados”). Pero hay que recordar que el importe de las ayudas fue más o menos equivalente al del capital societario; que fueron aumentando con el tiempo (en 1883 ya eran el 36% de la inversión presupuestada); y que las compañías ferroviarias gozaron de importantes privilegios, como la exención a la importación de material ferroviario o los derechos de expropiación.

Como las subvenciones públicas fueron pocas los inversores no recibieron la remuneración que les debiera

haber correspondido; hubo una “expropiación” de su capital. No obstante, esa detracción sólo afectó a los accionistas originales, pues desde la crisis de 1866 el Estado compensó a las compañías con un marco jurídico favorable que les permitía ofrecer un servicio deficiente (y peligroso) con unas tarifas elevadas. Esto explicaría los bajos coeficientes de explotación. Herranz ofrece argumentos bastante convincentes sobre la pésima calidad del servicio. En cambio, apenas ilustra el problema de las tarifas. Prácticamente se circunscribe a las tarifas máximas legales; pero esto apenas es relevante porque su impacto económico era mínimo en comparación a las especiales, combinadas y otras. Supongamos que, en efecto, las cosas fueran como él dice que fueron (personalmente, yo lo creo así). ¿Podríamos calificar como “exitoso” un ferrocarril que era rentable porque cobraba mucho por un servicio que no lo valía?

La lectura de *Infraestructuras y crecimiento económico* deja un buen sabor de boca. Estamos ante un trabajo sólido que avala el buen hacer de su autor. En él se defiende una tesis “optimista” sobre el ferrocarril español. Pero son tantos los matices, son tantas las prevenciones, y es tan imperante el contexto y la periodización, que no resulta posible considerarlo el final de un camino personal de investigación. Ni, mucho menos, el cierre de una polémica que arrastramos desde hace 30 años. Estoy seguro de que las próximas investigaciones de Herranz ampliarán los problemas y enfoques. Y estoy seguro de que la lectura de sus próximos trabajos será tan estimulante como lo es la de este estupendo libro.

Referencias

- Barquín, Rafael (1999): "El ahorro social una perspectiva dinámica" en Muñoz, M., Sanz, J. y Vidal, J. (eds), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 337-54.
- Crafts, Nicholas (2003): "Social Saving as a Measure of the Contribution of a New Technology to Economic Growth", *LSE, Department of Economic History Working Paper 06/04*
- Gómez Mendoza, Antonio (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913. Un enfoque de Nueva Historia Económica*. Alianza, Madrid.
- Tortella, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Tecnos, Madrid.

Rafael Barquín Gil
Universidad de Valencia