



El fin de la economía

Autor: Michael Perelman
Traductor: Blanca Ribera de Mada-
 riaga
Editorial: Ariel Sociedad Económica
Año: 1997
ISBN: 84-344-1429-5
Páginas: 262

Este libro puede leerse con fines diferentes: conocer un sugerente análisis de la particularidad del análisis económico en actividades tan específicas como la explotación ferroviaria, en particular, y las inversiones en grandes infraestructuras económicas, en general; tener una visión crítica de la historia económica norteamericana en el periodo en el que se consolidó su hegemonía mundial, desde el último cuarto

del siglo XIX hasta el final de la depresión de los años treinta; o indagar en el planteamiento heterodoxo de su autor del necesario fin de la economía, como la entendemos actualmente, cargada de tópicos, contradicciones y pocas soluciones para los problemas que presenta el mundo globalizado.

Para tratarse de un libro de un economista caduco, tal y como se define asimismo el autor, no está nada mal, es una propuesta provocadora y tentadora. En un ámbito, el de la historia de la economía, acostumbrado a escuelas y líneas de pensamiento más o menos estables, la propuesta de Michael Perelman (1939-2020) es todo un desafío. Este libro se publicó en 1996 en pleno periodo de madurez intelectual de su autor, y fue traducido al castellano al año siguiente dentro de la prestigiosa serie de la editorial Ariel de Sociedad Económica, donde han aparecido intelectuales de enorme prestigio y actualidad, como John K. Galbraith, Charles P. Kindleberger, Paul Krugman, etc. El resto de la amplísima producción bibliográfica de Michel Perelman, sin embargo, no se ha traducido al castellano, a pesar de contar con excelentes libros en los que disecciona los problemas del capitalismo, las trampas del mercado y los fallos de la teoría económica convencional. Entre otros podrían destacarse, *Farming for Profit in a Hungry World* (1977), *The Perverse Economy: The Impact of Markets on People and Nature* (2003) o *The Invisible Handcuffs of Capitalism: How Market Tyranny Stifles the Economy by Stunting Workers* (2011). En la sección de reseñas de la revista *TST* se publicó en junio de 2008 (n.º 14) la reseña de su libro *Railroading Economics. The*

creation of the free market mythology (2006), donde profundiza en muchas de las ideas que ya argumentó en *El fin de la economía*.

La tesis fundamental de *El fin de la economía* es que la teoría económica ortodoxa presenta el fallo de no tener respuesta para explicar el comportamiento del capital fijo de larga vida, como es el caso de los ferrocarriles, que precisa de una enorme inversión. Este fallo fue detectado a finales del siglo XIX por una serie de economistas, que el autor denomina a lo largo del texto como los economistas de los ferrocarriles, de una clara tendencia conservadora, que observaron que, si seguían las recomendaciones de la teoría económica convencional, sus negocios se irían a pique. Es decir, Perelman recurre a la práctica económica llevada a cabo por los conservadores para cuestionar la teoría económica que ellos mismos proponían. El libre mercado era incompatible con la competencia ferroviaria y así lo demostraban las numerosas quiebras que se habían dado ya en el sector, y que obligaban a dejar de lado esa sacrosanta libertad de mercado, promoviendo la concentración industrial. No simpatizaban en absoluto con ideas de izquierdas, advierte Perelman, pero sí conocían las grandes rigideces de la inversión ferroviaria, que no puede deshacerse por una inversión equivocada, rectificación que es mucho más accesible en otro tipo de negocios e inversiones.

Este punto de llamada sobre las particulares condiciones de las inversiones en las grandes infraestructuras económicas, tal como es el caso del ferrocarril, donde además de esa rigidez funcional confluyen los largos periodos de

maduración, los altos costes de oportunidad y las elevadas barreras de entrada, tiene una evidente actualidad dado que buena parte de la lógica inversora y de explotación en estas infraestructuras se ha ido trasladando desde los escenarios de la decisión técnica razonable a debates de demanda política interesada. Incluso, escenarios muy actuales de fomentar la competencia en los corredores ferroviarios de alta velocidad europea parecen no tener en cuenta lo analizado por estos economistas de los ferrocarriles del siglo XIX, que advirtieron de la irreal teoría de competencia perfecta en el ferrocarril.

Otro aspecto relevante de la obra de Perelman, también advertido por otros autores, es el excesivo optimismo que tuvieron los inversores en esos momentos, lo que conllevaría a unas expectativas irracionales de éxito y, por lo tanto, a una desmedida inversión en la industria ferroviaria estadounidense (capítulos 2 y 3). Tras las quiebras y procesos de concentración vendrían las necesarias reorganizaciones de las compañías, donde nuevamente vemos que muchos de estos financieros, J. P. Morgan entre ellos, dejaron de ser amigos del mercado y protegieron sus inversiones de las presiones competitivas (capítulo 4). Los capítulos siguientes (5, 6 y 7) transitan en los complejos años del periodo de entreguerras, con los rescoldos de la Primera Guerra Mundial, la contenida euforia de los felices veinte y la cruda realidad del Crac de 1929 y sus hondas consecuencias depresivas, donde nuevamente se vio que el mercado no era la solución.

Próximo a los teóricos económicos marxistas y estudioso de los plantea-

mientos de Keynes, la lectura de este libro de Perelman no dejará indiferente a nadie, seguidores y críticos, ya que el libro tampoco deja bien a las políticas de algunas administraciones demócratas, como la de Clinton, y plantea una cuestión de fondo, en modo de filípica, sobre el vacío intelectual de los sectores progresistas que siguen confiando en el mito del mercado libre para resolver todos los problemas económicos, lo que ha conllevado un claro declive del sector público y un crecimiento evidente de la desigualdad.

En todo caso, lo que el autor sí aporta es un profundo conocimiento de la teoría económica y de los textos de los economistas de los ferrocarriles, cuyas argumentaciones ilustra con numerosas citas textuales de gran interés que abundan en la tesis inicial del autor: “La competición ya no resulta adecuada para explicar los fenómenos de la industria social. La ciencia económica

necesita modernizarse”, dicho por John Bates Clark en 1887, un académico seguidor de la teoría neoclásica, tan en boga en esos momentos, revela hasta qué punto la teoría se desligaba de la realidad de la evolución del sector. Charles F. Adams Jr, Henry Carey, Arthur T. Hadley o David A. Wells son algunos de aquellos economistas de los ferrocarriles que el autor rescata del olvido, como él mismo señala, y de los que aporta un análisis de sus escritos. Esta parte, a modo de inventario intelectual, que también incluye en el estudio de los años de la gran depresión, es una de las grandes contribuciones y utilidades del libro, ya que su consulta periódica puntual obliga a que lo tengamos siempre a mano.

Domingo Cuéllar
Profesor Asociado
Universidad Rey Juan Carlos