

Alfonso HERRANZ LONCÁN, *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Colección Historia Ferroviaria, nº 7, Madrid, 2008, 258 pp.

Entre las cuestiones que han suscitado más largo e intenso debate en la literatura sobre historia económica de España merece una especial mención la de la influencia de las infraestructuras –y más en particular los ferrocarriles– sobre el crecimiento económico español antes de la Guerra Civil. Los análisis han oscilado entre: 1) la valoración negativa de quienes defienden la tesis de que el desarrollo del ferrocarril contribuyó al atraso económico español, dados los escasos beneficios generados a pesar de los grandes costes incurridos; y 2) la de otros autores que arguyen la existencia de un impacto positivo y relevante del ferrocarril sobre el crecimiento económico, exculpándolo por tanto del atraso español. Alfonso Herranz anuncia en la introducción como objetivo central de su libro arrojar luz sobre este debate, para lo cual nos presenta una investigación que usa nuevos datos y nuevos métodos de análisis.

Para cumplir tal objetivo, el libro se estructura en dos partes clara y acertadamente diferenciadas. La primera se centra en analizar de forma agregada el impacto económico de las infraestructuras en España, para lo cual –sucesivamente– se mide en perspectiva comparada el *stock* de infraestructuras, se describe y se analiza su distribución regional, y se evalúa la relación entre infraestructuras y crecimiento económico. La segunda parte del libro se dedica a analizar el caso del ferrocarril, tanto por lo que respecta a su relación con el crecimiento económico de España, como al análisis del éxito o fracaso financiero del sistema ferroviario español y las conclusiones que se pueden extraer del mismo.

El primer capítulo, la introducción, refleja con claridad las raíces de la obra, que se hallan, en la tesis doctoral *Infrastructure and Economic Growth in Spain, 1845-1935*, defendida por Alfonso Herranz en 2002 en la London School of Economics. Una de las partes mejor cuidadas en las tesis doctorales de alta calidad acostumbra a ser la introducción, que funciona como guía explicativa de los ‘qué’ y ‘por qué’ del trabajo acometido. La tesis de Alfonso Herranz fue excelente, y también lo fue su introducción, lo que nos deja una entrada de calidad y ayuda de lectura mucho mayor de lo habitual en libros como el que ocupa nuestra atención aquí. Pero es conveniente dejar claro en este punto que esta obra no se limita a reproducir el contenido de la tesis doctoral en la que tiene sus raíces. El autor ha enriquecido mucho en los últimos años tanto sus análisis como la solidez de sus evaluaciones y apreciaciones. Por tanto, mientras que es habitual encontrar libros que reproducen casi literalmente tesis doctorales (con los consabidos cambios formales impuestos por las condiciones editoriales), en este caso el valor añadido que el libro incorpora es destacable. Éste es uno de los aspectos que queda claro precisamente en la introducción.

El capítulo 2, “Las infraestructuras españolas en el contexto europeo”, ofrece infor-

mación, fundamentalmente de carácter descriptivo, sobre la evolución del *stock* de infraestructuras en España hasta la década de los años treinta del siglo XX, de forma agregada y también por modos, entre los que se incluyen varios de transporte y telecomunicaciones. Los datos recogidos sobre la evolución de la inversión realizada y del *stock* acumulado en las infraestructuras españolas se compara con el del resto de países europeos. La perspectiva comparada de las infraestructuras españolas sugiere que el esfuerzo inversor realizado en España entre 1850 y 1936 –aunque algo inferior al de las economías más avanzadas de Europa– no estuvo demasiado distante de éstas. Como consecuencia de esto, la disponibilidad relativa de infraestructuras fue convergiendo con la de los países más avanzados, hasta alcanzar un nivel similar en términos de PIB. Por ello, concluye el autor, esta primera aproximación de los datos indica que el *stock* español de infraestructuras en el período analizado se fue adaptando paulatinamente a las necesidades de la economía.

Una perspectiva más analítica es adoptada en el capítulo 3, “La distribución regional de las infraestructuras españolas”, en la que el autor presenta indicadores físicos sobre la distribución regional de la dotación de infraestructuras de transporte, tanto en términos de distribución entre regiones, como ponderados en función de la superficie y de la población. Se plantea un modelo explicativo de la distribución regional de infraestructuras; de las correspondientes estimaciones se desprende que la población de las regiones y su tasa de urbanización, la población activa industrial y la capacidad fiscal regional, entre otras variables, influyen positivamente en la dotación de infraestructuras ferroviarias. En el caso de las carreteras, los resultados son semejantes, aunque surge una diferencia interesante: la capacidad fiscal regional está negativamente correlacionada con las carreteras dependientes del Estado, mientras que está positivamente asociada con las carreteras dependientes de entes territoriales. Sin duda, el análisis empírico contenido en el libro aporta información interesante y valiosa, con la única laguna –explicitada por el propio autor– de la ausencia de variables de economía política. Esta vertiente, a la que el autor ha comenzado a conceder mayor atención en trabajos más recientes, es una extensión conveniente de los análisis planteados en el libro.

Una vez desgranada la síntesis descriptiva de la dotación cuantitativa de infraestructuras –en perspectiva comparada– y el análisis empírico de la distribución regional de las infraestructuras, el libro se plantea el efecto de la inversión en infraestructuras sobre el crecimiento económico entre 1850 y 1935 en España. El análisis empírico contenido en este capítulo se basa en el artículo “Infrastructure investment and Spanish economic growth, 1850–1935”, publicado en *Explorations in Economic History* [vol. 44 (3), 2007, pp. 452-468], por lo que la calidad del trabajo empírico está bien contrastada. A partir de los resultados obtenidos se llega a algunas conclusiones destacadas. Por un parte, el efecto positivo sobre el crecimiento económico de la inversión en infraestructuras de pequeña escala y orientadas al servicio de tipo local y comarcal. Por otra, la ausencia de efectos sobre el crecimiento de las inversiones de gran escala en grandes redes de transporte. Dos explicaciones complementarias se ofrecen para la ausencia de efectos de las inversiones a gran escala. Por una parte, el escaso peso de los criterios de eficiencia en las decisiones sobre las mismas. Por otra, la dualidad entre las inversiones en redes básicas, que tuvieron efectos más relevantes sobre el crecimiento, y el resto de la red desarrollado posteriormente, sujeto a usos y rendimientos mucho más modestos. En este sentido, me parece especialmente reveladora la información contenida en el cuadro IV:6 (página 125), que sugiere mucho más allá de los sucintos comentarios dedicados al mismo por el autor.

La segunda parte del libro, dedicada a analizar en profundidad el caso del ferrocarril, se abre con el capítulo 5 “El impacto económico de los ferrocarriles españoles”. En primer lugar, se realiza una revisión de los cálculos del ahorro social generado por los ferrocarriles españoles presentados en la literatura disponible. Por otra, se lleva a cabo un análisis empírico de tipo original para evaluar el impacto económico de los ferrocarriles españoles mediante la contabilidad del crecimiento. Al igual que se señalaba al respecto en el capítulo anterior, la calidad y contribución de este análisis está suficientemente acreditada por el hecho de que una versión anterior del apartado V.4 fue previamente publicada en *Journal of Economic History* (“Railroad Impact in Backward Economies: Spain, 1850–1913”, vol. 66 (4), 2006, pp. 853-881). Los resultados de su trabajo conducen a Alfonso Herranz a unas conclusiones de tipo intermedio en el tradicional debate entre los partidarios de la tesis de que el desarrollo del ferrocarril contribuyó al atraso español, y los partidarios de la existencia de un impacto positivo y relevante del ferrocarril sobre el crecimiento económico. La contribución del ferrocarril es suficientemente relevante como para contradecir la noción de fracaso, pero los resultados obtenidos rebajan sustancialmente las evaluaciones tradicionales sobre el ahorro social generado por el ferrocarril; el ahorro social en España no habría sido más sustancial que los ahorros registrados en las economías más avanzadas, a pesar del mucho mayor coste que tenía en España el transporte alternativo al ferrocarril, centrado en gran medida en la carretera. La conclusión del autor se halla pues en un terreno intermedio entre “pesimistas” y “optimistas”.

El último capítulo del libro (previo al de conclusiones), “¿Fracasaron los ferrocarriles españoles?”, gira alrededor de una cuestión sumamente relevante y de gran interés. La existencia de sobreinversión en los ferrocarriles españoles, que fue uno de los factores cruciales en la falta de impacto relevante de la inversión a gran escala sobre el crecimiento económico, se atribuye a fallos de gobierno; en este sentido, se discute la incidencia de causas como la expropiación de los accionistas originales, o los efectos de la libertad de tarifas y la ausencia de control público sobre los servicios ferroviarios. Las reflexiones del autor, sugerentes, tienen no obstante un carácter más preliminar que las aportadas en los capítulos anteriores. La discusión ofrecida en este capítulo, más que ofrecer un cierre compacto de la obra, abre nuevas perspectivas para el análisis futuro. Este es un valor añadido adicional del libro reseñado, en la medida en que ofrece nuevas avenidas que pueden motivar análisis adicionales en el terreno de la economía política. Otra vez, este ámbito en particular aparece como el propio para ahondar en la investigación futura en la materia.

En conclusión, nos hallamos ante un trabajo valioso e interesante. Es una contribución útil cuya lectura se hace ágil y amena. La cantidad de información aportada, la calidad del tratamiento empírico aplicado y la sugerencia de las discusiones realizadas por el autor, hacen de esta obra una estación ineludible para los interesados en las cuestiones centrales del libro. Es de esperar que futuros trabajos del autor, o de otros académicos incitados por este trabajo, permitan continuar ascendiendo peldaños adicionales en el conocimiento y la comprensión de asuntos tan relevantes como la dotación de infraestructuras en España, su distribución y su efecto sobre el crecimiento económico, cuyo interés en España no es solo de carácter histórico, sino bien actual.