

Una de las explicaciones tradicionales del atraso de la economía española durante el siglo XIX hace referencia a la escasez y el mal diseño de la red de infraestructuras, especialmente las ferroviarias. La falta de una dotación adecuada de infraestructuras habría impedido integrar el mercado, habría mantenido elevados los costes de transporte y habría obstaculizado el establecimiento de relaciones entre las industrias productoras de materiales de construcción, maquinaria y equipo y la construcción de infraestructuras. La defensa y argumentación de estos planteamientos ocupó durante largo tiempo a los historiadores económicos españoles, aunque hace ya más de una década que los ecos de aquellas controversias se extinguieron.

En los últimos años se ha producido un acercamiento a aquellas cuestiones desde nuevas perspectivas, con mejores herramientas o con nuevos datos. Así, se ha revitalizado la discusión acerca del ahorro social o se han presentado nuevas estimaciones como la que ocupa la atención de esta reseña, aunque la presente obra entronca también con la aparición de estimaciones de las dotaciones de capital de las economías occidentales. Un enfoque relacionado con el amplio uso que en la última década se ha hecho de la contabilidad del crecimiento para desentrañar las fuentes del crecimiento económico, entre las que el capital desempeña un papel destacado.

El libro de Alfonso Herranz se plantea la estimación de un *stock* de infraestructuras para la economía española para el largo período que se inicia en 1844 y finaliza en vísperas de



La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)

Autor: Alfonso Herranz Loncán
Editorial: Banco de España,
Servicio de Estudios, Madrid (2004)
Páginas: 138
ISSN: 0213-2702 (edición impresa)
ISSN: 1579-8682 (edición
electrónica)

[254]

la Guerra Civil. La estimación de cualquier magnitud macroeconómica requiere de una amplia panoplia de supuestos con el fin de que los datos aproximen con la mayor fiabilidad la realidad que intentan reflejar. Estos supuestos pueden alcanzar un número mareante cuando la magnitud de la que hablamos resulta ser el *stock* de capital: supuestos sobre la vida media de los activos, sobre el esquema de depreciación, sobre las tasas de depreciación... Por eso, uno de los méritos más destacables del trabajo de Alfonso Herranz es la transparencia de su método de estimación y la honestidad con la que plantea todo el conjunto de supuestos que acotan sus estimaciones.

El planteamiento de Alfonso Herranz es una novedad. Hasta el momento no contábamos con una estimación del *stock* de infraestructuras en la economía española. Disponíamos de estimaciones del *stock* de capital y de distintos componentes de dicho *stock*. Sin embargo la estimación que presenta Alfonso Herranz en este libro es la primera completa del *stock* de infraestructuras. Esto es relevante por dos razones. En primer lugar, porque en la discusión acerca de las causas del atraso de la economía española durante el siglo XIX ha desempeñado un papel importante la ausencia de una dotación de infraestructuras suficiente. Sin embargo, la falta de una estimación comprensiva de la cantidad de infraestructuras limitaba la discusión a una de sus partes: la red ferroviaria, ciertamente la más importante. En segundo lugar, porque las estimaciones de series de capital que están apareciendo en la economía española están basadas en estimaciones previas

de series de inversión, derivadas de estimaciones de producción de los diferentes sectores de la economía. La serie de Herranz se basa en una estimación directa del valor de la inversión realizada en cada uno de los subsectores que componen la serie de infraestructuras. Esto independencia de las series anteriores permite tener una fuente alternativa para comprobar la validez del conjunto de estimaciones.

El *stock* de capital se construye siguiendo el método del inventario permanente. Para conseguir las series de inversión bruta necesarias para el empleo de este método, Herranz emplea dos vías. En aquellos casos en los que dispone de información directa de las cantidades invertidas, como es el caso de los ferrocarriles o las carreteras, se emplea dicha información para obtener una serie de inversión. En el resto de casos, la falta de información sobre la inversión realizada obliga a estimar el valor de los activos en dos años diferentes y estimar la inversión como la diferencia entre esas valoraciones. Con la aplicación de supuestos sobre la duración de los activos y las cantidades invertidas para reposición se obtiene una serie anual de inversión bruta que emplear para la estimación de los *stock* anuales.

Dos son los resultados más notables que aporta la investigación, aparte de la disponibilidad de nuevas series. En primer lugar, el *stock* de infraestructuras creció de forma muy notable durante el período estudiado, multiplicándose por un factor de 32. Las fases de mayor crecimiento del *stock* coinciden con las ya conocidas por la historia económica: la fiebre ferroviaria de 1855-1866 y la década

de los veinte. Ahora, sin embargo, gracias a la nueva estimación poseemos una imagen más rica de su evolución, en la que sobresale la diversificación del *stock* durante el primer tercio del siglo XX, debido al aumento de los activos destinados a los servicios urbanos. En segundo lugar, el crecimiento económico en España se ha realizado contando con mayores dotaciones de infraestructuras por unidad de producto, aunque esta mayor intensificación en el uso del capital no ha sido todo lo rápida que habría cabido esperar. En concreto desde finales del siglo XIX hasta los años veinte del siguiente siglo este ratio permaneció estancado.

¿Qué aporta la nueva serie a las estimaciones ya disponibles? Ya se ha señalado antes que su gran ventaja es la consideración de todo el *stock* de infraestructuras, mientras que estimaciones anteriores únicamente se ocupaban de partes de conjunto de infraestructuras. Las más conocidas son las realizadas por el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE) para los ferrocarriles y para el conjunto de la inversión pública, que en una acepción laxa podrían ser consideradas infraestructuras. Las nuevas estimaciones son más cuidadosas en el tratamiento de los datos, pero los resultados no varían mucho de los que ya disponíamos, como puede observarse en el gráfico II.2 que compara la serie de infraestructuras ferroviarias del IVIE y de Herranz. Las dos series son prácticamente iguales desde 1860 hasta 1914. Similares conclusiones se obtienen de la comparación que se presenta en el gráfico II.10 entre el *stock* de carreteras realizado por el IVIE y las nuevas cifras.

Los componentes del stock sobre

los que ya disponíamos de información que ahora resulta levemente modificado suponen ente el 80 y el 90 por ciento del *stock* de infraestructuras estimado por Herranz durante los años 1850-1900. Y hay que esperar a la víspera de la Guerra Mundial para que rebaje su participación por debajo del 75 por ciento. Por todo esto puede aventurarse que las nuevas cifras no van a modificar nuestra visión de la evolución de la economía española a lo largo del siglo XIX y primer tercio del siglo XX.

La nueva serie permite afrontar con decisión la respuesta a la pregunta que aparece en las primeras páginas de la obra, ¿fue escasa la dotación de infraestructuras de la economía española?

Si nos atenemos a las comparaciones que se presentan en el cuadro III.5 es difícil afirmar que así fuera. La intensidad de capital en España era, en torno a 1910, superior a la de Holanda y Japón, ligeramente inferior a la de Reino Unido, aunque convergiendo a la altura de 1930 e inferior a la de Italia. Si nos fiamos de estos datos, la dotación relativa de infraestructuras de la economía española no era distinta de la de los más cercanos países europeos por lo que la escasez de infraestructuras no parecía un problema.

En resumen, el trabajo de Alfonso Herranz es un extraordinario avance en nuestro conocimiento de la dotación de capital de la economía española, que permitirá afrontar, con una base estadística más firme, nuevas y viejas cuestiones que interesan a la Historia Económica española.

Antonio Cubel
Universidad de Valencia