

REUNION DE INVESTIGADORES E HISTORIADORES EUROPEOS EN MADRID, PATROCINADA POR RENFE

CONTRIBUCION DEL FERROCARRIL AL DESARROLLO ECONOMICO OCCIDENTAL

¿Cuál es la contribución del ferrocarril al desarrollo económico occidental?

La pregunta —y su contestación— tiene sin duda un interés que rebasa el ámbito científico especializado para llegar al hombre de la calle, acostumbrado hoy a contemplar el tren

como “un elemento dado” de la sociedad en que vive, a cuestionar a veces su eficacia o su coste —sobre todo bajo la forma de participación en los presupuestos del Estado— y, en definitiva, a “contar con el tren” como un servicio público característico, aunque no siempre bien comprendido.

PARA buscar una contestación lo más autorizada posible a la pregunta que encabeza estas líneas, se ha reunido en Madrid, en el pasado mes de diciembre, un grupo escogido de investigadores e historiadores, impulsores destacados, en su mayoría, de la llamada “nueva historia económica”. Se trataba, por lo mismo, de contemplar el tema básicamente en su proyección histórica, preguntándose por el papel que el ferrocarril ha representado en el despegue económico occidental a partir del siglo XIX. Pero, naturalmente, sin que faltasen alusiones al papel actual y futuro en las economías desarrolladas. Se trataba del **I Seminario Internacional sobre los ferrocarriles en el desarrollo económico occidental**, organizado por RENFE con la colaboración de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Complutense y del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

A las sesiones, desarrolladas en apretado programa durante tres días, presentaron po-

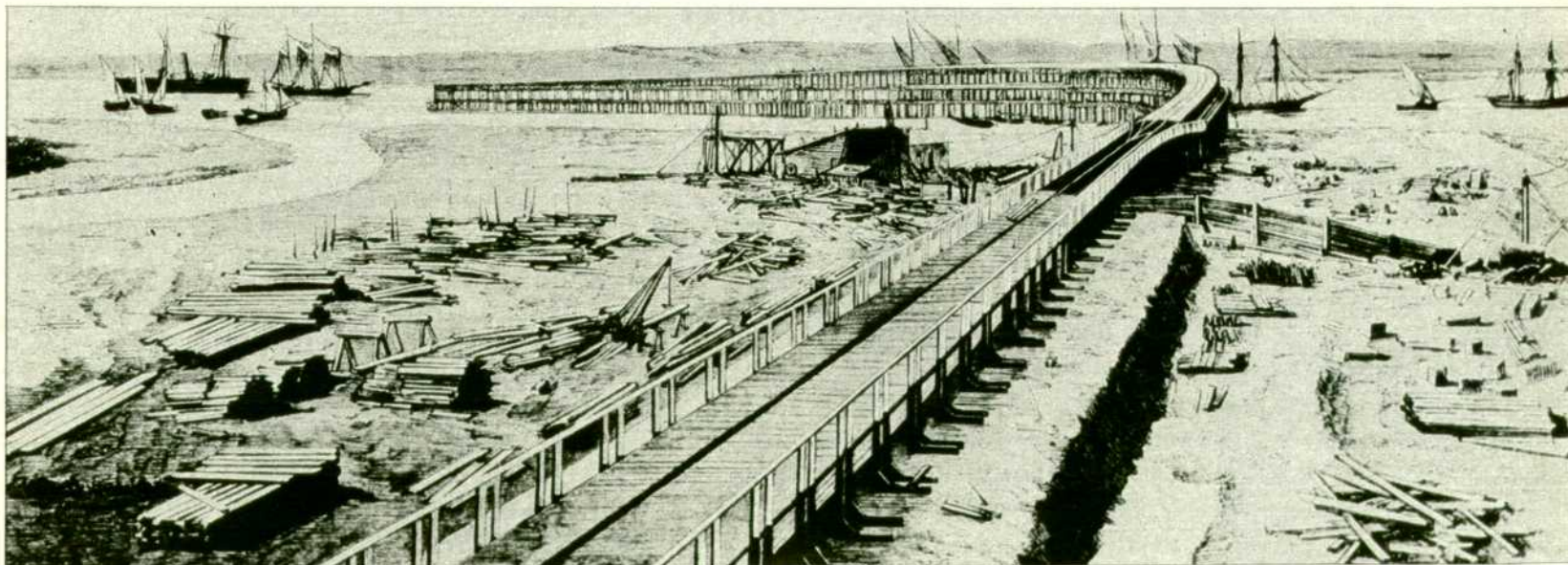
nencias y comunicaciones los profesores Patrick O'Brien, de la Universidad de Oxford; François Caron, de la Sorbona de París; Miguel Artola, de la Universidad Autónoma de Madrid; Gianni Toniolo, de la Universidad de Venecia; Rainer Fremdling, de la Universidad de Münster; Stefano Fenoaltea, de Berkeley; Max Hartwell y Antonio Gómez, de Oxford; Pedro Tedde, del Servicio de Estudios Históricos del Banco de España y la Universidad Complutense; Arturo Iglesias, de la Complutense; Pedro Pascual, de Barcelona; y Manuel Losada, de la Universidad Politécnica de Madrid y director de Planificación de RENFE. Actuaron sucesivamente como moderadores Jorge Hernando, consejero de RENFE y director del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones; Pedro Schwartz, de la Universidad Complutense, y Jordi Nadal, de la Universidad de Barcelona. Asistieron a las conferencias y participaron en los coloquios, aparte de los ya citados, profesores y expertos de diver-

sas Universidades españolas, así como personal directivo de RENFE.

Abrió el Seminario el director general de la Red, Enrique de Aldama, presentando el temario el profesor Gonzalo Anes, de la Universidad Complutense. Hizo un resumen final de las ponencias el profesor Gabriel Tortella, de las Universidades de Valencia y Pittsburg, clausurando el Seminario Ignacio Bayón, presidente de RENFE.

LA “NUEVA HISTORIA ECONOMICA”

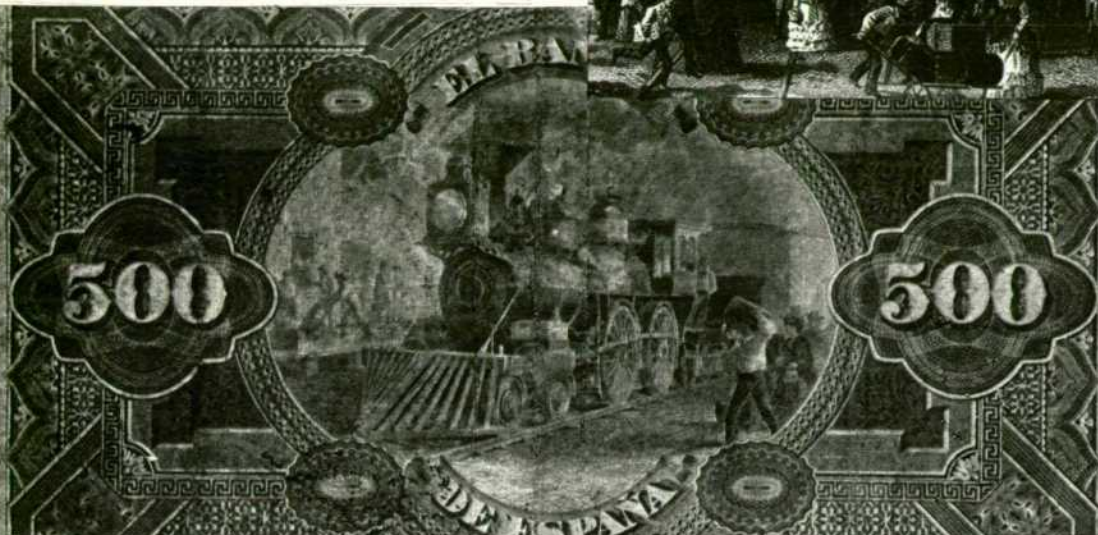
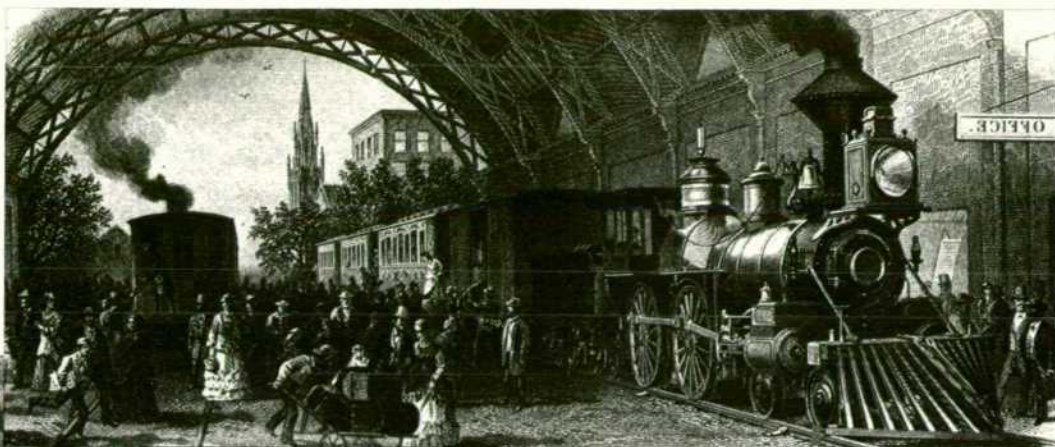
Fue en diciembre de 1960, en la primera de la **Cliometrics Conferences** de la Universidad de Purdue, cuando comenzaron las polémicas entre los historiadores de la economía sobre el “ahorro social del ferrocarril y su impacto sobre el desarrollo económico”. Dos años más tarde, en 1962, una publicación del profesor R. W. Fogel, de la Universidad de Harvard, formalizaba la discusión científica en torno al tema. Desde entonces, una serie de libros, artículos y



Dado que las compañías ferroviarias estimulaban la competencia entre proveedores, puede contemplarse como causa indirecta de la reducción de precios industriales operada en el XIX.

El I Seminario Internacional sobre los Ferrocarriles en el desarrollo económico occidental ha contemplado este medio de transporte en su proyección histórica, actual y futura.

“El ferrocarril fue, sin duda, uno de los principales —si no el principal— de entre los elementos impulsores del crecimiento económico del siglo pasado”.



conferencias, a los que pasa revista, por ejemplo el profesor P. O'Brien en *The New Economic History of Railways* publicada en 1977, han proseguido en todo el mundo un debate “al propio tiempo excitante e iluminador”.

Precisamente ha sido este debate el iniciador del despegue de la nueva historia económica. En efecto, puesto que el ferrocarril fue sin duda uno de los principales —si no el principal— de entre los elementos impulsores del crecimiento económico en el siglo pasado, los intentos de cuantificación de su impacto han llevado consigo nuevos métodos, manejo de abundantes fuentes estadísticas y desarrollos conceptuales, cuyo diseño y crítica se han convertido en banco de pruebas de las dificultades que presenta, para los historiadores económicos, el tratamiento de los grandes temas.

Con todo ello, la renovación metodológica ha sido notable, enfrentando de algún modo a “los nuevos historiadores económicos” con sus colegas más tradicionales.

NO SOLO INTERES ACADEMICO

Sobre el telón de fondo de estos debates hay que situar el Seminario organizado por RENFE, en el que han participado, como antes se indicó, precisamente algunas de las figuras centrales de la polémica. RENFE mostraba así su sensibilidad por los temas culturales —y específicamente por uno vinculado de modo tan directo al ferrocarril— y

solemnizaba además de este modo la organización de su **Archivo Histórico Ferroviario**, creado durante 1979 por acuerdo de su Consejo de Administración y situado bajo dependencia de la propia Secretaría del Consejo. Y encontró para ello la entusiasta colaboración de la Universidad, del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones y de otras instituciones y organismos.

Pero el tema, por otra parte, rebasa con mucho el interés de contribuir a fijar una metodología histórica adecuada. La investigación del significado económico del ferrocarril en la historia occidental posee, en efecto, indudable importancia de fondo. Aun sin caer en determinismos simplificadoros, no cabe desdeñar el valor de los factores económicos y tecnológicos como explicativos del conjunto de la civilización. Responder a la pregunta por la contribución del ferrocarril al desarrollo económico supone, en consecuencia, disponer de datos importantes para la historia de las formas de vida, de las instituciones, de la organización política, social y económica y hasta del pensamiento.

Todavía más: desde ambas perspectivas, la metodológica y la histórica de fondo, desembocamos en los problemas de hoy. La Historia, contra lo que a veces pueda parecer, es un saber con mucha eficacia “práctica”. El presente es siempre función del pasado y sólo se entiende si se explica “históricamente”.

AHORRO SOCIAL

Tres son las construcciones lógicas que los “nuevos historiadores económicos” utilizan para valorar la contribución del ferrocarril al progreso económico: las hipótesis contrafactuales, la tasa social de retorno sobre el capital invertido y el ahorro social. Veamos muy someramente en qué consisten.

Las hipótesis contrafactuales son proposiciones del tipo “qué hubiera ocurrido en otro caso”; es decir, y para nuestra argumentación, qué hubiera ocurrido en la historia occidental —en términos de progreso económico— en caso de no haberse construido sus ferrocarriles. Y para hacer posible una evaluación más precisa, qué habría ocurrido, por ejemplo, en la hipótesis de cierre o no funcionamiento en una sociedad dada y durante un espacio de tiempo definido, supongamos un año, manteniendo constantes las necesidades de transporte, lo que llevaría consigo la exigencia de utilizar modos alternativos —existentes o que habrían de establecerse— o bien de dejar insatisfechas en parte las necesidades. Todo ello sin contar los “eslabonamientos” o conexiones hacia adelante o hacia atrás, en forma de **inputs** —materiales, mano de obra, medios de capital, inversiones con efecto multiplicador, etc.— adquiridos por el ferrocarril, o de **outputs** —diferencias en costos o plazos del transporte, en seguridad de flujos regulares, integración de mercados, acceso a recursos naturales, cambios en la localización de las actividades económicas, formación de especialistas, mentalización de inversores, impulso a la tecnología, técnicas de gestión, etcétera— proporcionadas por el ferrocarril al conjunto de la economía.

La tarea parece compleja y los nuevos historiadores económicos han recurrido en gran medida a la teoría económica para describir una economía contrafactual sin ferrocarriles, intentando seguidamente cuantificar las diferencias en el crecimiento de las economías nacionales.

La cuantificación de los efectos de una situación contrafactual desprovista de ferrocarriles —y con las restantes condiciones no modificadas en principio— a que se acaba de hacer referencia, equivale precisamente al cálculo del "ahorro social" generado por el ferrocarril, que podría por tanto definirse, para la unidad anual de tiempo, aproximadamente como "el beneficio extra obtenido por la sociedad del funcionamiento normal de su sistema ferroviario, o bien los costos derivados de su ausencia durante un año, manteniendo constantes el volumen y el tipo de la carga a transportar".

Dicho ahorro social puede estimarse como porcentaje del Producto Nacional Bruto, con lo que se facilitan instructivas comparaciones. Como en seguida observaremos, y dando por buenas las conclusiones y cuantificaciones establecidas por los especialistas, hay en este punto notorias diferencias entre países.

En cuanto a la tasa social de retorno sobre el capital invertido, se trata de la aplicación de un concepto normal en la evaluación económica de las inversiones. Intenta medir "las ganancias o beneficios que la inversión de una suma dada de capital en un objetivo particular —en nuestro caso, los ferrocarriles— puede proporcionar a la sociedad como un todo".

DESARROLLO ECONOMICO EUROPEO

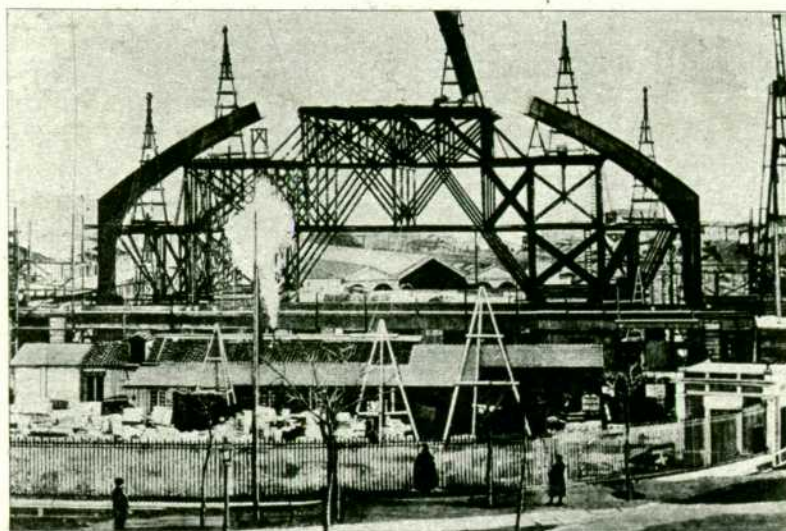
Tal fue el título de la intervención del profesor O'Brien, quien, utilizando precisamente las construcciones lógicas antes esbozadas, resaltó la importancia histórica del ferrocarril en el despegue y crecimiento de las economías europeas en el siglo XIX.

Una estimación del ahorro social expresado en porcentajes del PNB para años del último tercio del siglo pasado, ofrece resultados en torno al 5 por 100 para países como Gran Bretaña, Francia o Alemania y en torno al 12 por 100 para España —en función de diferentes estudios de desarrollo, posibilidad de transportes alternativos comparables, etc.—. Se toman como fuentes las estimaciones —o "estimaadivinciones" como señaló el profesor— de Hawke, Fishlow, Fogel, Metzger, Caron, Fremdling y Gómez. Para los años iniciales del siglo XX, los porcentajes habrían crecido notablemente, según las fuentes indicadas, con valores del 11 por 100 para Gran Bretaña y de hasta el 24 por 100 para España.

Aun tomando en cuenta las imperfecciones del método y sobre todo las dificultades para disponer de datos básicos fiables, re-

salta la importancia del ferrocarril —y especialmente en el caso español, probablemente por sus escasas posibilidades de disponer de una red fluvial como alternativa— como factor del producto nacional.

Una comparación entre dos economías, como, por ejemplo, la alemana y la española en el período entre 1850 y 1914, muestra, por otra parte, cómo el ferrocarril, aunque importante, no fue ni pudo ser por sí solo una panacea para el desarrollo económico. España, en contraste con Alemania, carecía de las condiciones previas necesarias para una tasa acelerada de cambio económico. La productividad de su economía era escasa, su base industrial poco desarrollada, la



Resaltar la importancia histórica del ferrocarril en el despegue y crecimiento de las economías europeas durante el siglo pasado fue tarea del profesor Patrick O'Brien, de la Universidad de Oxford.

especialización regional poco marcada y no existían redes complementarias de carreteras y canales. Así, mientras en Alemania el ferrocarril pudo originar un claro despegue, en España su empuje no resultó suficiente para ello.

El profesor Caron, por su parte, consideró especialmente las relaciones entre el ferrocarril y el mercado de valores y entre la inversión ferroviaria y el desarrollo, la política de tarifas y las consecuencias directas como medio de transporte. Subrayó cómo las inversiones ferroviarias influyen en el desarrollo no sólo por su cuantía, sino también por la forma en que las compañías hacían sus pedidos a la industria proveedora: con mayor concentración que otros clientes, como demanda muy fiable y con la planificación a largo plazo, constituyendo además en muchos casos fuentes de innovaciones, como reto a las técnicas tradicionales de fabricación, que luego se utilizarían en otros sectores. Dado que, además, la política de las compañías ferroviarias estimulaba la competencia entre proveedores, puede contemplarse como causa indirecta de la reducción de los precios industriales operada en el siglo XIX en Francia.

En suma, para el profesor Caron la eficacia de los ferrocarriles resulta no discutible y puede concluirse que en Francia constituyeron un factor más importante que, por ejemplo, en Inglaterra para el despegue económico, lo que se debería a los diferentes grados de estímulo requeridos a su vez por cada economía.

EL CASO ESPAÑOL

El profesor Artola, con el tema **Ferrocarriles y crecimiento económico en España**, se refirió a tres temas básicos: construcción y financiación, incidencia económica y explotación. Acaso pueda destacarse su

análisis del capital necesario para la inversión ferroviaria, obtenido durante el siglo XIX por vía de acciones, obligaciones y subvenciones estatales. Según el profesor Artola, para 1890 el total de las inversiones por estos conceptos era el siguiente:

	Millones de pesetas
Capital de acciones ingresadas en caja	758,3
Valor líquido de las obligaciones	1.521,9
Subvenciones	669,0
Total	2.949,2

Especial importancia revistió, por tanto, la emisión de obligaciones, en gran medida realiza-

da sobre el mercado francés y a cuya ordenación contribuyeron leyes como las del 28 de enero y 11 de junio de 1856.

En resumen, el transporte ferroviario alcanzó extraordinaria importancia, como se advierte, por ejemplo, por comparación con el tráfico marítimo de mercancías. La incidencia del ferrocarril en el desarrollo económico es difícil de negar. En cuanto al negocio ferroviario, fue en términos generales un buen negocio —aunque no excepcional— para las compañías hasta la crisis de finales de siglo, que, al modificar el valor de la peseta, repercutió en mayores costos financieros de las obligaciones. Ya en 1918 Cambó expone su tesis nacionalizadora.

El **problema ferroviario** fue debatiéndose a lo largo del siglo XX hasta que, tras de la guerra civil, se llegó, como es sabido, a la nacionalización del patrimonio y el servicio ferroviario.

DESPEGUE DE LA ECONOMIA ALEMANA

Para R. Fremdling, el ferrocarril puede considerarse como el "héroe" que hizo posible el salto o despegue de la economía ale-



La importancia del ferrocarril como factor del producto nacional aumenta en el caso español, al no tener una red fluvial como alternativa.

mana entre 1830 y 1880. Analizó en defensa de su tesis los efectos de correlación o "eslabonamiento", especialmente sobre la industria del hierro, sobre el consumo de carbón fuera de las áreas mineras y sobre los cambios estructurales de la industria entre 1840 y 1860. Puede anotarse, como nota curiosa de su trabajo, la información sobre el estudio de Huber, que, en 1978, ha tomado la introducción del ferrocarril en Alemania durante el siglo XIX como guía para evaluar o apreciar los efectos potenciales de un futuro sistema de transporte de gran velocidad y a gran distancia. Huber llega a afirmar la conclusión de que "ni el éxito del ferrocarril ni su importancia es probable que se vuelvan a repetir en un futuro previsible".

El profesor Fenoaltea se refirió al caso italiano. Haciendo referencia a sus numerosos trabajos sobre la materia —y específicamente a su puesta a punto de modelos económicos alternativos a los cálculos preconizados por Fogel y Fishlow—, concluyó que el ferrocarril favoreció en Italia la industrialización como proveedor de servicios de transporte, como comprador de equipo y como escuela de formación de mecánicos e ingenieros, pero en ninguno de tales papeles ni incluso en los tres considerados conjuntamente se puede decir que fuera el principal impulsor del progreso industrial en Italia.

M. Hartwell destacó la importancia generalmente concedida al fenómeno ferroviario, que ha dado origen a una amplísima bibliografía. Así, un repertorio publicado con referencia a los ferrocarriles británicos anotaba en 1965 unas 8.000 referencias, que ya se

habrán incrementado notablemente desde entonces. Señaló el papel jugado por el ferrocarril en Gran Bretaña, que poseía ya, en el momento de su implantación, una notoria tradición industrial y una buena red fluvial de transporte. Con todo, el impacto del ferrocarril potenció el desarrollo industrial no sólo por las demandas de las compañías británicas, sino también de compañías extranjeras.

FERROCARRIL E INDUSTRIA SIDERURGICA

A. Gómez presentó al Seminario una ponencia sobre los **Ferrocarriles y la industria siderúrgica**, referida a España entre 1855 y 1913. Como conclusión resaltó la **oportunidad** de la Ley de 1855, que posibilitó la construcción de una red mínima que solventó en parte el grave estrangulamiento de los transportes, al abaratar sustancialmente los portes. Un régimen proteccionista de la industria siderúrgica hubiera tenido más desventajas que ventajas, tanto para la propia industria —dado el carácter discontinuo de la demanda ferroviaria— como para la economía en general, dado que las tarifas ferroviarias habrían aumentado al encarecerse los costos de la construcción. El desarrollo de la industria siderúrgica en España a partir de 1885 debió poco al ferrocarril, si bien el mayor impacto de la demanda derivada tuvo lugar en la última década del siglo, cuando el ferrocarril absorbió el 13 por 100 de la producción de acero.

P. Tedde se refirió a la estrategia de la Compañía de Andaluces en el conjunto ferroviario español entre 1874 y 1900. Un adecuado planteamiento de la gestión y la

financiación dio buenos resultados a la Compañía entre 1878 y 1892.

La crisis de la peseta a fines del XIX llevó a Andaluces a la suspensión de pagos y a un convenio con los obligacionistas, convirtiéndose las deudas en nuevas acciones y acudiéndose con amplitud al crédito. Ello supuso un cambio radical de estrategia respecto a la originaria, que logró durante veinte años tasas de rentabilidad en general superiores a las de las restantes compañías.

La rentabilidad escasa de la industria ferroviaria española en términos globales y el creciente intervencionismo estatal, no sólo desde la óptica administrativa, sino también como proveedor de capitales, fueron los temas tratados por A. Iglesias en su ponencia sobre **Hacienda y ferrocarriles**. De ello se deduciría que el proceso de normalización estaba en marcha de hecho y el rescate anticipado fue en realidad el resultado de dicho proceso, agravado desde luego como consecuencia de la guerra civil.

MENTALIZACION SOCIAL E INVERSION

Un cambio de perspectiva, por referir las cuestiones al momento actual y al futuro, se verificó con la intervención de M. Losada sobre **Ferrocarriles y coste social del transporte**. Partiendo de un pasado en general brillante y de un presente muy problemático, los ferrocarriles se enfrentan al reto de un futuro muy difícil. Para tener probabilidades de éxito es necesario un esfuerzo de inversión que requiere a su vez una mentalización del conjunto de la sociedad y sus instancias políticas. El Plan General de Ferrocarriles, elaborado por RENFE siguiendo las directrices del "Libro Blanco" sobre el transporte en España, y que, una vez aprobado por el Gobierno, ha de someterse a la aprobación parlamentaria, contiene las directrices y los programas a desarrollar durante los años 1980-1991.

El profesor G. Tardella resumió el contenido de las ponencias. Quedan como temas finales del Seminario el reconocimiento del trabajo eficaz de los nuevos historiadores económicos y la eficacia metodológica de sus construcciones, la dificultad de obtención de datos que pueden hacer discutible algunas de las cuantificaciones, la importancia en cualquier caso del ferrocarril como factor del desarrollo económico en los países occidentales y la confianza en el futuro de este medio de transporte, que puede ser de especial utilidad para la sociedad de hoy.

A todo ello se refirió precisamente el presidente de RENFE, Ignacio Bayón, al clausurar las sesiones, señalando al propio tiempo la importancia que RENFE da a estos estudios, que, desde una perspectiva histórica, aportan también criterios válidos para la reflexión y la acción empresarial de las Administraciones ferroviarias de hoy. ■