

LA CRISIS DE 1929 Y LA ECONOMÍA ESPAÑOLA. UNA HIPOTESIS

¿Cuál fue la incidencia de la crisis del 29 en la economía española? El profesor **Rafael Anes** estudia este tema desde una perspectiva muy concreta, la relación entre el transporte por ferrocarril y la economía española que le lleva a sostener la tesis de que en 1929 se había entrado ya en la fase depresiva del ciclo. Como base de trabajo utiliza dos índices: las desviaciones respecto de la tendencia de las toneladas/kilómetro transportadas por los ferrocarriles de las Compañías Norte, M. Z. A. y Andaluces entre 1918/1935 y la media móvil de cinco años de las desviaciones respecto a la tendencia. La evolución de estos índices revela que la fase de la expansión del transporte entre 1921 y 1926 se atenúa entre 1927 y 1928 para entrar en una rápida depresión desde ese año a 1935. El autor compara este resultado con las cifras de Renta Nacional y comprueba un desfase entre las fluctuaciones cíclicas del transporte y la renta.

LA crisis de 1929, que para Kindleberger (1), al igual que para otros autores, no es más que el eslabón de una larga cadena, puso fin al crecimiento económico que hubo hasta ese año, no sólo en los Estados Unidos sino también en el resto del mundo. Se dice que fue una crisis esencialmente americana, pero se extendió, afectando a los demás países por la vía de los intercambios internacionales, y ello debido al peso que había adquirido la economía americana en el contexto mundial.

No obstante lo dicho, no todos los países se vieron afectados en igual medida por la cri-

sis, porque diferente era su situación económica antes de ese año, igualmente distinto era el grado de conexión de esas economías con el exterior y tampoco fueron iguales las medidas adoptadas para salir de la crisis. Esto puede ser válido para la economía española. Por ello tiene interés discutir acerca de cuándo se puede fijar en España el comienzo de la fase depresiva del ciclo, la incidencia de la depresión económica mundial y la validez de la política económica seguida. Aquí trataremos de hacer algunas consideraciones sobre el primer punto. ¿El comienzo de la fase depresiva del ciclo de la economía española fue anterior o

posterior a ese año crítico de 1929?

Parece que existe bastante coincidencia, aunque no unanimidad, en considerar que la incidencia de la crisis de 1929 sobre la economía española no fue muy grande, pero sí evidente, y que se hace sentir con cierto retraso; se llega incluso a fijar esa máxima incidencia en 1933. En este sentido se manifestó el Servicio de Estudios del Banco de España, al señalar que «no se precisa un gran esfuerzo analítico para convenirse de que si bien en algunos sectores la crisis económica de España ha tenido conexiones íntimas con la mundial (comercio exterior, navegación, acero, hierro, etc.), sin embargo ha predominado en ella en general las modalidades y características sustancialmente nacionales. La depresión española ha sido, en líneas generales, notablemente menos profunda que la del mundo, y no ha sido paralela a ésta ni en sus comienzos ni en su final, ni en sus vicisitudes más sustanciales y típicas» (2). Un contemporáneo, Julio Zarralugui Martínez, escribía en septiembre de 1931, que «la crisis, de sobrevivir, no podría atribuirse a una cuestión monetaria, sino exclusivamente a alteraciones de la producción y consumo; cuestión que deja de ser local para trocarse en mundial, relacionada con el problema relativo a la *racionalidad industrial*» (3). En estudios recientes, realizados por Juan Hernández Andreu (4), se concluye que la llamada crisis de 1929 afectó a la economía española con todas sus manifestaciones y consecuencias aunque, también se dice, que «las razones explicativas de la depresión económica en España,

análogamente a otros países, radicaban, en gran medida, en deficiencias estructurales internas, que, de modo similar también a otras naciones, son perceptibles en el sector agrario con anterioridad a 1929».

Los que sostienen que la depresión española fue menos profunda que la del resto del mundo, aducen que ello se debió a la depreciación de la peseta al estallar la crisis mundial, la cual evitó la caída de los precios y puso a la economía española al abrigo de la depresión; a lo cerrada que era nuestra economía; a la escasa industrialización, así como a que el sistema era rudimentario, de pequeñas financiaciones y con un reducido volumen de negocios (5). La contracción del comercio exterior fue clara, pero dado que España tenía una economía relativamente cerrada, sus efectos no podían ser muy grandes. Se vieron afectadas, evidentemente, aquellas ramas de actividad que estaban ligadas al comercio exterior.

Con todo, no queremos negar, ni minimizar, la incidencia de la depresión mundial sobre la economía española, lo cual tampoco es el objeto de este trabajo. Lo que pretendemos es tratar de dar algunas razones para sostener que la incidencia de la depresión mundial tiene lugar sobre una economía que ya había entrado en la fase depresiva del ciclo y para ello utilizamos el transporte de mercancías por ferrocarril, un buen indicador de la evolución del sector real de la economía.

Disponemos de una serie de transporte de mercancías por ferrocarril, correspondiente a

las compañías Norte de España, M. Z. A. y Andaluces, para el período 1865-1935 (6). Si tomamos la relación toneladas/kilómetro y la sometemos al tratamiento adecuado, obtenemos unas variaciones cíclicas que hemos podido comprobar resultan verosímiles. El tratamiento dado a la serie toneladas-kilómetro tiene como fin determinar las desviaciones respecto a las tendencias ajustadas, para que queden claramente diferenciadas las distintas fases del ciclo (Cuadro I y Gráfico I). Dado que no existía estacionalidad, se ajustó una parábola de segundo

grado a la serie original a fin de que quedase eliminada la tendencia; una vez obtenida la serie que recogía la tendencia se dividió la serie original por los correspondientes valores tendenciales; esto nos dio una serie porcentual afectada por variaciones irregulares y variaciones cíclicas; era preciso eliminar el componente irregular para que quedase sólo el componente cíclico y fue preciso buscar, por tanto, una media móvil apropiada, que se procuró fuese de pocas observaciones, para perder la menor cantidad posible de información, que la suavizase y eliminase las variaciones irregulares; hemos elegido la media móvil de cinco observaciones, obteniendo como resultado final una serie que recoge fundamentalmente las variaciones cíclicas (7).

Para los años que aquí nos interesan tenemos un ciclo que inicia su fase expansiva en 1921, con una primera etapa de crecimiento rápido, hasta 1926, crecimiento que se atenúa mucho en los dos años siguientes, y que tiene en 1928 el punto de inflexión, pasándose, una vez alcanzado ese techo, a una pronunciada fase depresiva. De admitirse este indicador, tendríamos que la depresión en España tiene sus manifestaciones primeras a partir de 1926 y es clara desde 1928.

En el mismo estudio y analizando las mercancías transportadas por ferrocarril, llegábamos a la conclusión de que, para el período considerado no se había modificado sustancialmente la estructura productiva de la economía española y que era el sector primario el más importante. Eso mismo nos

CUADRO I

DESVIACIONES RESPECTO DE LA TENDENCIA DE LAS TONELADAS/KILOMETRO TRANSPORTADAS POR LOS FERROCARRILES DE LAS COMPAÑÍAS NORTE, M. Z. A. Y ANDALUCES

Años	Desviación respecto de la tendencia	Media móvil de cinco años de las desviaciones respecto de la tendencia
1918	7,87	5,22
1919	-1,91	1,59
1920	-4,58	-1,34
1921	-4,34	-2,47
1922	-3,72	-0,05
1923	2,19	2,60
1924	10,19	5,22
1925	8,68	8,36
1926	8,79	11,91
1927	11,93	12,79
1928	19,95	13,27
1929	14,62	11,32
1930	11,08	7,85
1931	-0,97	1,29

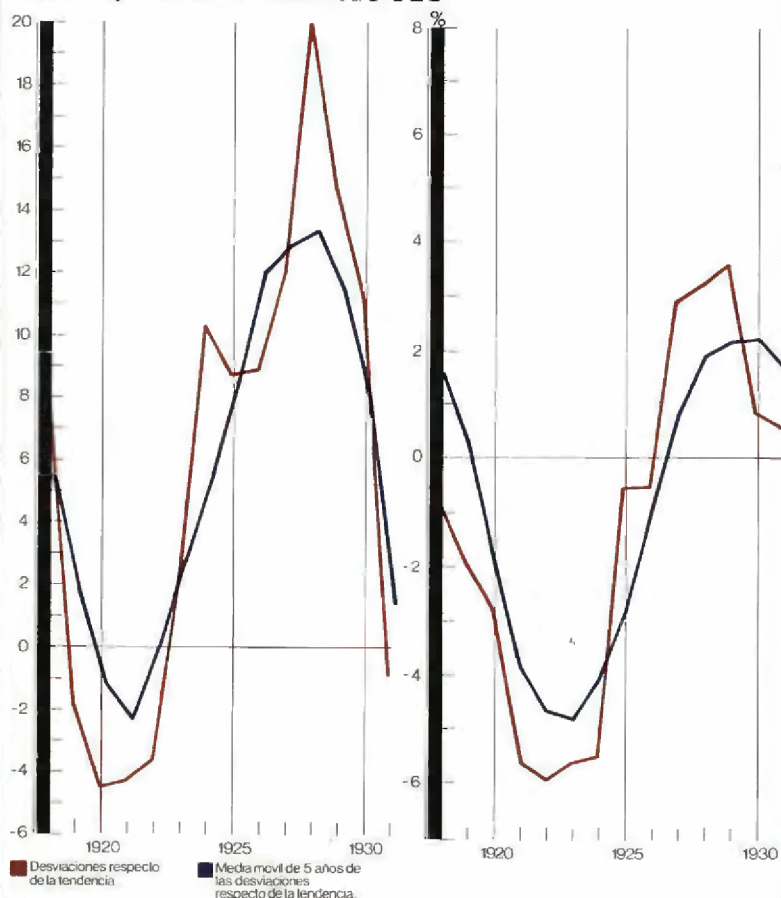
Fuente: Rafael ANES, «Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)». *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, II. *Los ferrocarriles y la economía*, (Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1978).

dice la Estimación del Servicio de Estudios del Banco Urquijo del P. N. B., para 1924, según la cual el 50 % aproximadamente procedía del sector primario. A esa conclusión se llegó después de estudiar la importancia relativa de las diferentes mercancías transportadas por el ferrocarril, fijándonos en los ingresos que las compañías habían obtenido por el transporte. Si tomamos como indicador lo transportado por la Compañía M. Z. A., tenemos que el vino y aguardiente, el carbón y los ce-

reales son los productos de mayor entidad de todos los transportados; a ellos hay que añadir las harinas, forrajes y piensos para el ganado, y en los últimos años del período considerado las frutas y legumbres frescas. Dejando a un lado el carbón, las dos partidas que debemos considerar, por su mayor entidad, son las de vino y aguardiente y la de los cereales. La primera mantiene una tónica de crecimiento hasta 1928, en que su transporte da a la Compañía unos ingresos de 25 mi-

llones de pesetas; los ingresos obtenidos por el transporte de cereales tienen el máximo en 1924, con 18 millones y el mínimo en 1928 con 10,7 millones. Si nos fijamos en los abonos transportados, tenemos que los mayores ingresos que obtiene la Compañía por dicho transporte son los de 1926 con 12 millones de pesetas. Lo que decimos respecto al transporte de cereales concuerda con las cifras de producción disponibles (Cuadro II).

DESVIACIONES RESPECTO A LA TENDENCIA DE LAS Tm./Km. TRANSPORTADAS POR LOS FERROCARRILES DE LAS COMPAÑÍAS NORTE, M.Z.A. Y ANDALUCES



Fuente: R. Anes y P. Tedde, *Los ferrocarriles en España. 1844-1943* (Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978).

CUADRO II

PRODUCCION DE CEREALES (Millones de Qm)

Años	Avena	Cebada	Centeno	Maiz	Trigo
1921	5,2	19,4	7,1	6,3	39,5
1922	4,5	16,9	6,7	6,8	34,1
1923	5,9	24,4	7,1	6,1	42,7
1924	4,4	18,2	6,7	6,6	33,1
1925	6,3	21,5	7,6	7,2	44,2
1926	5,5	21,0	6,0	4,4	39,9
1927	5,7	20,1	6,7	6,6	39,1
1928	5,2	17,8	4,2	5,3	33,4
1929	6,7	21,2	5,8	6,3	42,0
1930	7,3	22,6	5,5	7,3	39,9

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, *Anuario Estadístico de España*.

Si aceptamos que el transporte de mercancías por ferrocarril es un buen indicador de la evolución del sector real de la economía española, tenemos que en 1926 hay un cambio de tendencia y que en 1928 comienza una clara fase depresiva. Por ello, la crisis mundial incidió, en mayor o menor medida, sobre una economía que no se encontraba precisamente en la fase expansiva del ciclo. El crecimiento menor a partir de 1926, y el descenso desde

1928, del transporte de mercancías por ferrocarril, no se puede explicar por el aumento de la competencia del transporte de carretera. Se sabe que en 1927 los vehículos con motor mecánico matriculados en España fueron 28.000, y en 1929 37.000, pero ahí están englobados los diferentes tipos de vehículos, sin distinguir los camiones. Si las compañías ferroviarias, que desde los años de la Primera Guerra Mundial tuvieron unos «excedentes de explotación» mucho más bajos a los alcanzados hasta entonces, vieron en el transporte por carretera una competencia peligrosa, lo señalarían claramente en sus memorias anuales, y ello no sucede.

Si tomamos las cifras de Renta Nacional (8) y determinamos las desviaciones respecto de las tendencias ajustadas (9) para el período 1901 - 1935, con el método que se ha seguido para aislar el componente cíclico de la serie toneladas/kilómetro, los resultados difieren notablemente (Cuadro III). En efecto, hay un ciclo en el que la fase expansiva comienza a partir de 1923 y termina en 1930, aunque el crecimiento se atenúa entre 1928 y 1930. Respecto a las fluctuaciones del ciclo que nos da el transporte de mercancías por ferrocarril hay un desfase de dos años, tanto en el comienzo de la fase expansiva, como en el fin de la etapa de crecimiento rápido y en el fin de la fase expansiva. La existencia de ese desfase de dos años puede deberse al método de estimación de la Renta, pero, naturalmente, esto no es suficiente para explicarlo.

CUADRO III
DESVIACIONES RESPECTO DE LA
TENDENCIA DE LA RENTA
NACIONAL

Años	Desviación respecto de la tendencia	Media móvil de cinco años de la desviación respecto de la tendencia
1918	-0,90	1,48
1919	-1,98	0,20
1920	-2,81	-2,02
1921	-5,63	-3,93
1922	-5,94	-4,75
1923	-5,63	-4,88
1924	-5,52	-4,15
1925	-0,56	-2,76
1926	-0,56	-0,98
1927	2,93	0,81
1928	3,21	1,87
1929	3,62	2,13
1930	0,86	2,15
1931	0,57	1,63

Fuente: Julio ALCAIDE, *Revisión Renta Nacional de España, siglo XX*, en *Informe Económico 1978* (Banco de Bilbao, 1979).

NOTAS

(1) CHARLES P. KINDLEBERGER, *The World in Depression 1929-1939* (Allan Lane, Londres, 1973). La bibliografía que existe sobre el tema es muy extensa, y entre ella se puede destacar el libro de PETER TEMIN, *Did Monetary Forces Cause the Great Depression?* (Norton and Co., Nueva York, 1976).

(2) *Ritmo de la crisis económica española en relación con la mundial*, febrero 1934, p. 464.

(3) *Estabilización. Cuestiones palpitantes monetarias y financieras*, Javier Morata, Editor, Madrid 1932, p. 461.

(4) *La crisis económica mundial de 1929 y la economía española*, «Información Comercial Española» núm. 514 (junio 1976) pp. 98-109; *La depresión agrícola mundial y la agricultura española, 1921-1934*, I. C. E., núms. 528-29 (agosto, septiembre 1977), pp. 229-259, y *Algunas conclusiones sobre la crisis económica de 1929 y la economía española*, «Económicas y Empresariales», núm. 6, pp. 71-84.

(5) *Ritmo de la crisis económica española*, p. 464.

(6) RAFAEL ANES, «Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935); *Los ferrocarriles en España*, II. *Los ferrocarriles y la economía* (Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1978) pp. 355-512.

(7) *Ibidem*, pp. 372-375.

(8) JULIO ALCAIDE, *Revisión Renta Nacional de España siglo XX*, en «Informe Económico 1978» (Banco de Bilbao, 1979).

(9) Los cálculos fueron hechos por José San Miguel.