RESSENYES

Bel, Germà
España, capital París
Barcelona: Destino, 2010. 325 p.
ISBN: 978-84-233-4314-0

Cuando el lector lea esta recensión, quizá pueda pensar que llega un poco tarde. ¿Qué decir de un libro que lleva ya varias ediciones, que ha sido editado en dos idiomas y que ha recibido el XIII Premio Cataluña de Economía otorgado por la Societat Catalana d'Economia y que ha suscitado intensos debates en los periódicos y las televisiones? Quizá por todo eso merece la pena leerlo y guardarle un espacio en la biblioteca personal, ya que, más allá de haber sido uno de los *best seller* del año 2011, está destinado a ser un referente para entender el cómo y el porqué del mapa de infraestructuras de España.

En su libro, Germà Bel explica, narra y analiza las políticas de centralización basadas en la gestión y la inversión en infraestructuras de transportes sucedidas en España durante las últimas décadas. Para entender el hoy, Bel escoge una perspectiva histórica que se remonta hasta Felipe V, quien, como indica el autor en el segundo capítulo del libro, en 1720 cambia el mapa de caminos de postas de España para convertirlo en radial con el *Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España, en los viajes que se hicieren*. El sistema radial de transporte y comunicaciones, inaugurado con este reglamento, junto con la elección de Madrid como capital político-administrativa y el establecimiento de su centralidad geográfica en la península Ibérica son factores clave para convertir a Madrid en capital económica del país y, de esta manera, en «capital total» o un «París de España», como Bel dice en referencia a la herencia borbónica. Así pues, la obra de Bel tiene una visión evolucionista en la que la herencia de las decisiones tomadas por las instituciones, especialmente el Estado, marca un camino singular y difícil de revertir.

El libro de Germà Bel es una obra directa y sin disimulos, a veces con un toque provocador, lo que podría llevar, erróneamente, a algunos lectores a filtrar las conclusiones sobre este texto en función del prisma ideológico y político desde el cual sea leído. Existen dos razones de peso que demuestran la validez del análisis de Germà Bel por encima de posibles lecturas ideológicas o políticas. En primer lugar, este libro explica, de forma justificada y con el soporte de datos claros que incluyen extensas tablas y mapas, cada uno de los hechos que el

autor analiza. Es más, en muchas ocasiones, los datos que Bel utiliza provienen de los mismos organismos que llevan a cabo las políticas centralizadoras que no reconocen. En segundo lugar, este libro no es el resultado de un estudio puntual, sino que llega después de decenas de artículos publicados por Bel en revistas científicas líderes mundiales en los campos de la economía y la geografía económica, lo que garantiza la validez de sus argumentos por parte de la comunidad científica mundial.

En este sentido, una de las ideas de fondo presentes a lo largo del libro es la falta de criterio de eficiencia económica en las decisiones tomadas en España. Ésta es una idea fuertemente reclamada actualmente en el contexto de crisis económica que sufre el país y que parece no tener fin cercano. La eficiencia es la base de la ciencia económica, la cual analiza la relación entre los recursos de los que se dispone y las necesidades, teniendo en cuenta que los recursos són limitados y las necesidades, ilimitadas. Así pues, priorizar es básico para una correcta distribución de recursos que proporcione prosperidad. En el libro de Bel, queda claro que la priorización de la política de infraestructuras en España ha sido afectada por motivaciones que no han favorecido la correcta distribución de los recursos escasos en base a criterios de eficiencia. Además, en relación con otros territorios, Bel destaca que «las políticas de transporte en los países de nuestro entorno han tendido a priorizar la aportación de las infraestructuras a la productividad y la actividad económica. En el caso de España, por el contrario, el objetivo de ordenación territorial en el marco de una preferencia específica por la ordenación del poder político —la centralización— ha sido dominante» (p. 21).

De hecho, uno de los objetivos de Bel es poner en perspectiva el caso español mediante constantes comparaciones con otros países, europeos y no europeos. Estas comparaciones son esenciales para entender el relato, pues permiten comprobar que sí, que, efectivamente, España es diferente al resto del mundo por lo que se refiere a la política de infraestructuras. Así, por ejemplo, el primer capítulo, que introduce el ascenso económico y político de Madrid, presenta datos sobre la localización de las sedes operativas de las empresas más importantes de varios países europeos y demuestra como el patrón español es claramente parecido al de Reino Unido y Francia, dos de las naciones con una estructura económica y urbana más desequilibrada a favor de la capital. En este capítulo, Bel también nos recuerda leyes básicas de la ciencia económica que introdujeron economistas clásicos como Adam Smith y John M. Keynes. A lo largo del libro, el lector podrá ver como, en España, estas ideas básicas sobre la productividad de las infraestructuras han brillado por su ausencia.

A la falta de lógica económica, le acompaña una particular «lógica» política de las infraestructuras. Bel ve en los años 1996 y 1997 el punto de inflexión hacia un nuevo paradigma, liderado por el Partido Popular, para el desarrollo de las infraestructuras en España. A lo largo del libro, destacan varias declaraciones que demuestran sin tapujos la «lógica» política iniciada en 1996. Véanse, por ejemplo, las declaraciones de Arias-Salgado en 1997: «Creo que en los últimos treinta años el país se ha ido desequilibrando hacia el Mediterráneo, y esto, que no tiene a corto plazo una importancia decisiva, puede llegar a tener una importancia política estable»; «Reequilibrar el mapa español de infraestructuras […] Poner en marcha una serie de inversiones que tengan en cuenta lo que podríamos denominar los 200 kilómetros a la redonda de Madrid y la conexión de ciertas regiones de España con el centro peninsular». Además, en 1999, el gobierno de José Mª Aznar presentó el Plan de Infraestructuras 2000-2007, que, mediante la construcción de 7.200

kilómetros de líneas de tren de alta velocidad, tenía como objetivo último unir todas las capitales de provincia y todas las ciudades grandes con Madrid. Así lo sentenció José Mª Aznar en el año 2000, en el debate de investidura de su segundo gobierno: «[…] una red ferroviaria de alta velocidad que, a diez años, situará a todas las capitales de provincia a menos de cuatro horas del centro de la península». Esta visión, dice Bel, está «a prueba de cambios de partido en el Gobierno» (p. 48), pues los siguientes mandatos de José Luis Rodríguez Zapatero reelaboraron el mismo discurso en base a la justificación de la cohesión y la vertebración territorial. Como bien sabemos los geógrafos, las medidas de reequilibrio territorial en nombre de una mal entendida cohesión territorial son armas de doble filo, pues el equilibrio no existe. Para José Blanco (2010), la cohesión territorial se basa en «Finalizar esas líneas», lo que «supondría que todas las comunidades estarían a menos de tres horas y media del centro peninsular en su punto más lejano».

Del capítulo 3 al 6, Bel analiza el establecimiento de las infraestructuras de ferrocarril, carreteras y aeropuertos. Estos capítulos no dejan indiferente, pues, mediante el detallado análisis del autor, queda claro que ayer y hoy «la eficiencia del transporte y su contribución a la productividad de la economía» han sido «sistemáticamente supeditadas a objetivos administrativos y políticos, que gozaron de un rango superior» (p. 84). Mientras que los capítulos tres y cuatro relatan las inversiones de los primeros ferrocarriles y las primeras autopistas, que marcan la definición del «Estado radial» en un «mercado transversal», los capítulos cinco y seis se centran en la época más reciente de modernización ferroviaria y de gestión aeroportuaria.

El análisis histórico de los capítulos 3 y 4 es importante para poder entender con plenitud las siguientes partes del libro. Bel relata como, en los siglos XVIII y XIX, «se despliega una intervención típica de Estado radial» (p. 86) y recuerda de nuevo a los clásicos: «En España, al igual que sucedió con las carreteras del siglo XVIII, también en el caso del ferrocarril se cumplió de forma sistemática y masiva la premonitoria aseveración que Adam Smith hizo ya en 1776, en el sentido de que cuando no existe la preocupación de financiar con el comercio la inversión en una obra pública, acaba sucediendo que la obra "lleva a la capital del administrador"» (p. 122). Este patrón se ha reproducido también en épocas más modernas, de modo que el Programa General de Carreteras 1984-1991 definió una gran cantidad de autopistas libres, la mayoría de las cuales convergen en Madrid. Por el contrario, las autopistas implantadas anteriormente, la mayoría mediante concesiones con peaje, se localizan en los principales ejes de tráfico viario (el corredor mediterráneo y el valle del Ebro).

Por otro lado, el patrón radial también se repite con la red de tren de alta velocidad. Una de las contribuciones más interesantes de este libro son las lecciones de la experiencia internacional, expuestas en el capítulo 5, que hacen caer algunos mitos y sitúan en un marco realista la importancia del tren de alta velocidad. Vale la pena citar las conclusiones de Bel: «Los proyectos de alta velocidad tienen mejor efecto cuando resuelven problemas de insuficiente capacidad […] La conexión con otros corredores con el objetivo de promover el desarrollo regional acostumbra a acabar en fracaso económico del proyecto»; «La construcción de vías exclusivas para pasajeros sólo tiene sentido en líneas de muy alta densidad de tráfico. En caso contrario, es más acertado construir vías de uso compatible para pasajeros y mercancías […] Esto es importante porque el transporte de pasajeros en alta velocidad tiene un impacto económico agregado muy limitado, al contrario de lo que sucede con el transporte de mercancías» (p. 178-179). Sin embargo, durante el período de

crecimiento del tren de alta velocidad en España, la cuota de mercancías por ferrocarril ha disminuido, la lógica política se impone a la económica y al aprendizaje de los otros países.

Si los subsidios del presupuesto son necesarios para desarrollar la red de alta velocidad que la dinámica económica no sustentaría, en el caso de los aeropuertos (capítulo 6) sucede algo similar. Los subsidios cruzados utilizando una caja única y negra, y el control sobre las decisiones relativas a inversiones, tasas y política comercial derivan en una falta de competencia e influencia sobre los niveles de conectividad con el resto del mundo de las regiones metropolitanas, lo que, consecuentemente, provoca diferentes niveles de desarrollo económico. Así, «lo que es realmente importante por lo que respecta a la eficiencia es la competencia, mucho más que la propiedad per se» (p. 215). En este punto, el modelo de Aena, como bien analiza Bel, persigue la ordenación territorial de España y no la eficiencia que conduce al desarrollo económico. El modelo aeroportuario español se sustenta sobre un principio de supuesta solidaridad. De forma simple y clara, Bel demuestra la falsedad de este principio de solidaridad defendido «por el 92 por ciento de los diputados» (p. 235). Considerando la relación entre el tráfico de pasajeros y las inversiones, la mayor concentración de inversión se localiza en la Comunidad de Madrid, seguida de Cataluña. Sin embargo, las regiones insulares tienen una cuota de inversión por debajo de la de pasajeros, lo mismo sucede en Valencia, el País Vasco y Asturias.

El libro finaliza con un apéndice que contiene varios artículos de opinión publicados por Germà Bel en *La Vanguardia* y *El País*, uno de ellos en coautoría con la geógrafa Carme Miralles, y es que este libro, aunque está escrito desde la economía, podría clasificarse también dentro de los campos de la geografía del transporte y la geografía económica. Como nos demuestra Bel y de forma implacable la historia económica de España —en especial la de los últimos años—, las decisiones tomadas en el pasado sobre inversiones en infraestructuras tienen consecuencias a largo plazo para el desarrollo económico de los territorios.

En conjunto, el libro de Germà Bel constituye un excelente análisis de la política económica en infraestructuras de España. Una lectura esencial para cualquier interesado en el transporte, independientemente de su campo de origen o nivel de conocimiento del tema, ya que es un texto de lectura fácil y agradable que cuenta con muchas citas, referencias y datos.

Pere Suau-Sanchez
Cranfield University
Department of Air Transport
p.suausanchez@cranfield.ac.uk

CC BY NC

Davies, Amanda y James, Amity
Geographies of Ageing: Social Processes and the Spatial Uneveness of Population Ageing
Reino Unido / Estados Unidos: Ashgate, 2011, 209 p.

Bajo el título «International Population Studies», está reunido un conjunto de publicaciones editadas por el profesor Philiph Rees (School of Geography, University of Leeds, Reino Unido), cuya misión es la difusión de investigaciones innovadoras en el estudio de la población. La obra elaborada por Amanda Davies y Amity James, *Geographies of Ageing*, se integra dentro de esta colec-



https://dspace.org/

Book review: España, capital París

Suau-Sanchez, Pere

2012
Universitat Autonoma de Barcelona
https://doi.org/10.5565/rev/dag.32
Suau-Sanchez P. (2012) España, capital París (book review). Documents d'Anàlisi Geogràfica, volume 58, Issue 3, pp. 519-522

Downloaded from a DSpace repository. https://dspace.org/