

TRANSPORTES

En 'España, capital París', libro que acaba de publicar Germà Bel, la historia de la **política de infraestructuras** le sirve a este economista para explorar el proceso de construcción de la **nación española** a través de los transportes. Su diagnóstico es tan lapidario como sugerente: España sólo hay una, **la España radial**

ENTREVISTA a Germà Bel, economista

“El AVE es una mala opción para España”

Ramon Aymerich

Siempre había pensado que la gestión centralizada de los aeropuertos por Aena era una anomalía que iba a corregirse con el tiempo... Sin embargo, usted cuenta en su libro que está en la lógica de una manera de hacer, sigue un patrón histórico...

Las infraestructuras son menos importantes que los hospitales y las escuelas. Pero son muy plásticas, fáciles de entender... Por eso es posible ver cómo la política de infraestructuras en España sigue un patrón singular que se repite tanto con el AVE como con los aeropuertos o los peajes. Una forma de entenderlo, como recomendaba Ortega y Gasset, es adoptar una perspectiva histórica. La cuestión pertinente es cómo es España y cómo quiere ser. Es cuando constatas que somos muy diferentes a los otros países. Ves que la política de infraestructuras está al servicio de la construcción de la nación española. La política española sigue un patrón regular desde el siglo XVIII, tras la guerra de Sucesión. Con un proyecto político con gran apoyo: que España sea como Francia y que Madrid como París.

¿Por qué París? ¿Por qué Francia?

Los borbones ganaron una guerra en un país decadente. Llegaron del país más potente de Europa, con la capital más potente del continente. Para salir de la decadencia se formula un proyecto: hacer un país como Francia con una capital como París. Y ese proyecto consiguió la adhesión mayoritaria de las élites españolas. El episodio más ilustrativo sucede en la guerra de Independencia. En el mismo momento en que españoles y franceses se matan en las calles, las Cortes de Cádiz copian los elementos centrales de la constitución francesa.

¿Cómo se aplica este patrón en la política de infraestructuras?

Desde el 23 de abril de 1720 la política de infraestructuras ha seguido unas prioridades, las conexiones radiales. Como estas no iban vinculadas al comercio han tenido que ser sistemática-



Germà Bel, economista y ex parlamentario en el Congreso de Madrid

ANA JIMÉNEZ

mente sustentadas por el Estado. Y la pauta ha sido la siguiente: la ley establece la prioridad, se habilita el uso del presupuesto público y se elabora un plan de infraestructuras. Así sucedió con las carreteras del XVIII, los ferrocarriles del XIX, las autopistas del XX, el AVE del XXI...

Usted es economista. Imagino que esta política tiene poco de eficiente

Desde el punto de vista de la política económica, la diferencia radical con otros países es que la de España nunca ha sido una política de transporte, sino de ordenación del poder político y territorial. Sólo cuando España ha tenido que fiarse del comercio y mejorar la eficiencia, es cuando las

conexiones no han sido radiales. Fue así con los romanos, con los primerísimos ferrocarriles o con las primeras autopistas.

¿Es el AVE un despilfarro?

Si consideramos que tirar el dinero es despilfarro, el AVE ha sido un despilfarro. Desde el punto de vista económico, la relación entre la inversión efectuada y los beneficios económicos y extraeconómicos obtenidos es patética. El AVE es una mala opción para España, aunque sobre su sentido no caben muchas dudas. Lo expresó muy claramente José María Aznar el 25 de abril del 2000 en el Congreso en el segundo debate de investidura. El objetivo de su política era unir todas las capita-

les de provincia con Madrid en menos de cuatro horas.

Curiosamente, esta política se acompaña de proclamas a la solidaridad territorial y a la igualdad.

La idea de conectar Madrid con todas las capitales de provincias en ferrocarril se formuló en 1864 con el objetivo de vertebrar el territorio. Seis años más tarde, con la segunda ley de ferrocarriles y con un gobierno progresista, surge el argumento de la desigualdad territorial. Es cuando se equipara por primera vez la conexión a Madrid con la solidaridad. La realidad es que el AVE no aporta cohesión territorial. Lo habitual es que facilite la succión de la actividad económica de la ciudad pequeña a la gran ciudad. ¿Para qué se predica el AVE? Para 'cohesionar' España. ¿Y con los aeropuertos? Ante todo, subvencionar a los más grandes -sobre todo Madrid- y fomentar la concentración de la actividad en el nodo central, como con el AVE.

Aun así, ha habido momentos en los que ha parecido que el proyecto era puesto en cuestión. La II República, la transición...

Yo soy del Ebro y los ríos me sirven para elaborar imágenes. De vez en cuando el río se desborda, pero al final las aguas vuelven a su cauce. El patrón de fondo de la política de transporte es la centralización, que es el cauce. Pero de vez en cuando, el río se sale de su cauce por el fracaso del sistema político: por ejemplo, la Segunda República, o la caída del franquismo que precede a la transición. Entonces parece que se muevan cosas..., todo parece posible... Pero, como es natural, las aguas regresan a su cauce. Este es el proceso que se puso en marcha en España en la segunda mitad del 90 con el impulso de José María Aznar, y la izquierda ha sido finalmente incapaz de disputarlo. El agua vuelve otra vez a su cauce; por eso hay tanta gente en España cansada de ir en una dirección que no desean: la descentralización política.

Aun así, llevamos tres siglos en el empeño. Es mucho tiempo...

La centralización falla en el siglo XVIII porque no consigue homogeneizar cultural y lingüísticamente a España... y ¡porque España no es Francia!, por mucho que

se haya deseado... Madrid no está bien conectado con el mar, la estructura geográfica y urbana es diferente, España no es como Francia... Aunque se haya conseguido que Madrid sea como París. Y esto es lo que lleva a la próxima tensión. Un París castizo que necesita controlar todos los aeropuertos -cosa que el París real no necesita-; que necesita un AVE a todas las provincias -cosa que el París de verdad tampoco requiere-. Un París fuera de Francia necesita provocar discusiones absurdas como el debate sobre la unidad de mercado. O la cada vez más insistente petición de que se recentralicen competencias educativas en materia lingüística...

En un momento preciso explica usted que no hay alternativa a ese modelo de España radial...

No es que no exista. Claro que existe, sólo hace falta mirar al resto del mundo desarrollado, pero no se la espera. La de infraestructuras es la única política en la que hay pactos sistemáticos de los grandes partidos en las Cortes Generales. Cuando el 92% de los diputados dan su apoyo a una política, es que no se concibe que

UN PATRÓN HISTÓRICO

“Desde el siglo XVIII, la política de transportes ha buscado reforzar Madrid como capital”

PODER Y AEROPUERTOS

“El Madrid castizo necesita controlar todos los aeropuertos para sentirse seguro”

la política pueda ser de otra manera...

Aun así, ¿por qué se ha tardado tanto desde Catalunya en percibir esta corriente de fondo?

Creo que esto sí empezó a percibirse a final de los 90. Mi análisis es que esto se venía produciendo sobre un patrón de fondo tremendo y que estaba replegado sobre sí mismo. El patrón reaparece como reacción a la descentralización, aunque esta haya sido más administrativa que política. Al fin y al cabo, pasada la transición y los primeros años de la democracia, se diluyó la sensación de vergüenza que el franquismo había legado sobre la noción de Nación española.

Tampoco desde España se ha formulado con rotundidad...

No lo creo. Es muy revelador seguir la retórica (además de los hechos) del ministro Arias Salgado en el primer gobierno Aznar. Es entonces cuando se formula la política de recentralización.