

[202]

# España, capital París Germà Bel

Origen y apoteosis del Estado radial:  
del Madrid sede cortesana a la «capital total»



*España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la «capital total»*

**Autor:** Germà Bel

**Editorial:** Barcelona, Ediciones Destino S.A.;  
Colección Imago Mundi; Volumen 183

**Páginas:** 325

**ISBN:** 978-84-233-4314-0

Cuando comencé a leer este libro por encargo del editor de reseñas de TST, ya estaba sobre aviso. Casi me vino a decir que si alguien podía hacer una reseña de este libro, además de porque trata de casi la totalidad de los modos de transporte actuales, y ‘dicen’ que algo sé de ello desde el punto de vista histórico-económico, ése era yo.

Confieso de entrada, que el libro lo leí, por primera vez casi de un tirón, como si de una novela policiaca se tra-

ta. Y aunque tiene una trama muy inquietante y agobiante, el asesino, en este caso no es el mayordomo inglés sino el chófer madrileño, se nos desvela ¡desde la octava palabra de la dedicatoria! Y esto lo acaba de escribir un valenciano (casi fundador del PSPV) que ha vivido más de la mitad de su vida en Euskadi, trabajando en la Euskal Herriko Unibersitate y también haciendo, durante una época, política desde la periferia (en este caso ya en el PSE-EE).

Aunque al asesino, Madrid, lo hace nacer el autor en 1561 (hijo de Felipe II), sus hazañas o ‘viaje’ se inician en 1720, ahora, ya llevado o llevando, a Felipe V. Y es tan longevo nuestro ‘asesino’ que acaba el 15 de junio de 2010 (fecha del Prefacio, página 17), finalmente, llevado o llevando a D. José Blanco López, Ministro de Fomento, en funciones, del Presidente del Gobierno, también en funciones, cuando esta reseña se escribe (6 de diciembre de 2011, Día de la Constitución).

Pero dejémosnos de la novela y vayamos al libro. El autor, catedrático de Economía Aplicada de la Universitat de Barcelona y ex diputado del PSC (2000-2004), estructura su obra, tras el prefacio ya mencionado, en seis capítulos y un epílogo, al que siguen los agradecimientos, un apéndice –que incluye seis artículos periodísticos del autor en diarios madrileños y barceloneses entre 2003 y 2009–, las referencias bibliográficas, las notas y un índice alfabético.

Los dos primeros capítulos fijan su posición sobre la característica unitaria española centrada en la capital, Madrid. Los capítulos 3 y 4, ‘Mercado transversal, Estado radial (I y II)’, abordan, desde esa perspectiva, los primeros fe-

rocarriles y las primeras autopistas. Los capítulos 5 y 6, ‘La nueva España (I y II)’, analizan la modernización ferroviaria desde el kilómetro cero (AVE), y la gestión de aeropuertos desde el mismo kilómetro. El epílogo se titula ‘Y ahora, ¿una España como Francia?’, que creo que no necesita aclaraciones por mi parte.

Estrictamente desde el punto de vista de este historiador económico, las tablas 1 y 2 del capítulo 1, (páginas 32-35) ya me parecen inadmisibles para lo que pretenden demostrar: en la 1, la excepcionalidad alemana e italiana, frente a la británica, francesa y española, en lo referente a la ciudad de la sede operativa de sus respectivas diez mayores empresas. Adjudicar la sede operativa del BBVA e Iberdrola a Madrid, sólo demuestra que el autor debe desconocer que ambas sociedades liquidan el IVA y el Impuesto de Sociedades a la Diputación de Vizcaya –y si se cambiara este hecho impositivo, sería posible otra ‘carlistada’–; y que no tenga su sede en Berlín ninguna de las diez primeras empresas alemanas, es simplemente no tener en cuenta la juventud ‘administrativa’ de la capital de la Alemania unificada y capitalista, tras la caída del Muro. Y este último razonamiento vale plenamente para la 5ª columna de la tabla 2 que se refiere al porcentaje que los habitantes de las mismas capitales representan en el total de los habitantes de sus respectivos países. Y en el mismo capítulo, las tablas 3 y 4 (páginas 51 y 53) adolecen de un defecto de concepción, además de alguno de cálculo: es arriesgado, y hasta me atrevo a decir tramposo, comparar variables socioeconómicas de las Comunidades Autónomas españolas en términos de ‘pesos’ respecto a otra variable, especialmente el PIB, como sue-

lo explicar a mis alumnos de Primero de Grado (ahora). Y en este mismo capítulo adelanta un razonamiento que hará más extenso en el capítulo 6, sobre la ‘irregular’ inversión de ‘Madrid’ en las infraestructuras aeroportuarias: tras elaborar dos gráficas de barras (gráfico 2, en la página 57), donde compara, otra vez con ‘pesos’, la participación de cada región en la inversión en aeropuertos y pasajeros transportados aéreamente en las mismas, las conclusiones extraídas están estrechamente vinculadas al periodo estudiado, 1985-2008. El razonamiento principal es que, según esos datos, el desequilibrio de inversión madrileña en la red aeroportuaria española, “es especialmente agudo en el caso de las regiones insulares” (página 58). ¿Desconoce el profesor Bel que hasta el NODO dedicó una de sus ediciones obligatorias semanales a la llegada a uno de esos aeropuertos ‘insulares’ del turista ‘Un Millón’, precisamente vía aérea? Es decir, precisamente esos aeropuertos insulares fueron los especialmente mimados –junto a otros– por el desarrollismo turístico franquista desde los años 60.

No quiero cansar más al lector de esta reseña. Casi todos mis razonamientos anteriores valen para la tesis principal, reiterada una y mil veces por el autor, y los detalles en gráficas y tablas y comentarios sesgados subsiguientes, para los capítulos 3, 4, 6 y el epílogo.

Si algún lector ha llegado hasta aquí, habrá observado que he dejado casi fuera de mi crítica radical el capítulo 5, ‘La Nueva España (I): Modernización ferroviaria desde el kilómetro cero’. Dejando aparte que creo tremendamente injusto considerar centralistas y radiales los planes de infraestructuras

[204]

de los dos últimos ministros socialistas de Fomento (Magdalena Álvarez y José Blanco), en casi todo lo demás, especialmente respecto a los costes y externalidades de las líneas de ferrocarril de alta velocidad diseñadas en los primeros años del siglo XXI, estoy plenamente de acuerdo con el profesor Bel. Incluso, también en los últimos meses, como usuario habitual de uno de esos trayectos que creo que –éste sí– está justificado y, por eso, será rentable en el futuro. Como usuario semanal del AVE, Madrid-Valencia, “contribuyentes... ¡Muchas gracias!” (Germà Bel, “Bienvenido Míster Marshall”, *La Vanguardia*, 20 de febrero de 2008)

Aunque sólo sea por la efervescencia intelectual que ha provocado en el autor de esta reseña, recomiendo la lectura de este libro a todos los académicos no catalanes –quizá mi recomendación parece innecesaria tras la cuarta impresión del libro en tres meses–, porque, además, y como decía al prin-

cipio, el libro está tan formalmente bien escrito que se lee de un tirón, aunque luego se pongan muchos comentarios a lápiz o ‘postit’ cuando se reflexiona sobre lo leído.

P. S. Reconozco que este libro y todo lo que significa me llega en un momento en el que me considero ‘muy mayor’. Si el profesor Bel lo hubiera escrito unos pocos años antes, me habría propuesto como reto personal y académico una réplica, también en forma de libro, que se podría haber titulado algo así como:

Catalunya, capital Madrid. Origen y apoteosis de un mercado cautivo: de la Catalunya mediterránea decadente a la salvación de un país preindustrial tras la unificación aduanera de casi toda España y su Imperio, por parte de Felipe V, culminada en 1841.

José Luis Hernández Marco (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibersitatea)