LA CRISIS ECONÓMICA ACTUAL Y EL IMPACTO DEL "CARÁCTER ESPAÑOL"

Kpan Victor
Département d'Espagnol
Université Alassane Ouattara

Resumen: Desde el año 2007, España, como todos los otros países europeos, ha experimentado una crisis económica, causada por el estallido de la burbuja de las "subprime" en los Estados Unidos. Mientras que varios países de la Unión Europea se han librado de ella, España tiene dificultad a ponerse a flote. Las razones que debilitan a España se deben buscar, en su cultura o en el "*carácter español*". De esta particularidad vinculada a la psicología de los pueblos, varias opciones de inversión sociopolítica han desestabilizado el país. La reacción tardía de los gobernantes españoles, para contener los efectos de la crisis, se hizo espera y apenas parece facilitar la absorción de la crisis.

Abstract: Since 2007, Spain, like all the other European countries, has experienced an economic crisis caused by the "Subprime" crisis in the United States. While several European countries have made their way through, Spain hardly recovers. The causes of Spain's bog must be sought in her culture or in the "*Spanish character*". On account of that specificity related to the psychology of the nation, many investment choices have destabilized the country. The tardy reaction of the Spanish Governments in their efforts to limit the effects of the crisis has just contributed in aggravating the situation.

Palabras claves: Carácter español, crisis económica, déficit, "subprime", inversión ferroviaria et aeroportuaria.

INTRODUCTION

La entrada de España, el 01 de enero de 1986, en la Comunidad económica europea (CEE), antepasado de la actual Unión Europea, facilitó la apertura de la economía de este país, la modernización de su industria, la mejora de sus infraestructuras y la revisión de su legislación económica, para estar en conformidad con las directivas de la Unión Europea. Con estos cambios, la economía de este país se ha caracterizado, en el año 2000, por crecimiento económico muy fuerte de más del 3.5%.

El año 2005 fue excepcional incluso para este país, con respecto a la tasa de desempleo, que pasó de 10.56% a 8, 7%, entre finales de 2004 y finales de 2005[1]. Es la menor tasa de desempleo en el país desde 1975.

Sin embargo, en 2007, los medios de comunicación españoles comenzaron a hablar de una crisis financiera. El gobierno español reaccionó de inmediato para hacer creer que la crisis del "subprime" es un problema puramente americano que quizás afectarán algunas estructuras

[1] Cécile Chambraud : «*Forte baisse du taux de chômage espagnol*», in le Monde, 29 janvier 2006.

financieras americanas en el suelo español y a los españoles que habían comprado estos productos estructurados. En resumen, esta crisis estaría limitada a unas pérdidas de algunos bancos y algunos españoles. Estas mismas autoridades públicas afirmaron que ningún banco español estaba en posesión de estos "activos tóxicos" provenientes de los Estados Unidos y que no había ningún riesgo sistemático que podría afectar al sector financiero y la economía española.

Por otra parte, hablar de una crisis en la víspera de las elecciones presidenciales del domingo, 9 de marzo de 2008 era considerado como anti patriótico. Después de su reelección, el primer ministro y jefe de gobierno, Luis Rodríguez Zapatero afirmó incluso que *«el período 2008-2011 sería el del pleno empleo»*[2].

Sin embargo, a principios de ese mismo año, los efectos de la crisis mundial comenzaron a hacerse sentir en España. Los bancos tenían problemas para encontrar financiación externa, dado el endurecimiento de las condiciones para obtener crédito. Por supuesto, llegó a ser imposible vender titulización hipotecaria, tanto dentro como fuera del país. Esta situación puso los bancos españoles en la incapacidad de ajustar el crédito al ritmo de la demanda de la economía española y hasta finales de 2008, la concesión de crédito comenzó a disminuir. Esta reducción se sintió particularmente en dos áreas: la construcción y el consumo de las familias.

El 24 de julio de 2008, es decir, un año después del estallido de la crisis, el Ministro de economía y Hacienda, Pedro Solbes reconoció finalmente que la economía española está en crisis. ¿No haber sido por esta actitud o esta reactividad tardía de los dirigentes españoles, se podría mitigar las consecuencias de esta crisis en España? ¿Podría ser de otra manera? ¿El destino de España ya no estaba ensillado incluso antes del estallido de la crisis de 2007?

Tantas preguntas a las que pensamos encontrar respuestas a través de este trabajo, demostrando que el efecto de la causa lejana relacionada con el "carácter español" ha llevado o ha reforzado las opciones socio-económicos que han desestabilizado España en todos los sectores, según Bruselas.

I-DEL " CARÁCTER NACIONAL " Y DE LA " PSICOLOGÍA DE LOS PUEBLOS "

En el siglo XVIII, tres grandes personalidades de la historia intelectual de Europa Occidental, Kant, Montesquieu y Hume, plantearon abiertamente el problema del "carácter nacional" de los Estados. Mientras que el primero citado se consagraba a explicar el concepto, los dos otros se empleaban para argumentar sobre la idea de la existencia de un grupo de rasgos distintivos del carácter compartido por un colectivo nacional. Kant, después de haberse referido a los rasgos específicos comunes de la especie humana, abordó la cuestión del "carácter nacional" en la segunda parte de su *Antropología en el sentido pragmático*, que llamó *"Característica antropológica"* o *"La manera de conocer el interior del hombre por el exterior"*[3]. En esta obra, el autor, muestra, a través de numerosas observaciones, el carácter específico de diversos pueblos europeos y concluye que el carácter tiene un reflejo fisonómico sobre los rasgos y los gestos.

Montesquieu, fue el más notable representante de la idea de la influencia del entorno físico sobre la civilización, como lo demostró en los capítulos XIV - XVIII *Del espíritu de las leyes*[4]. Visto que la naturaleza humana es única y visto que los hombres son esencialmente

[2]Ramón Tamanes: *Para salir de la crisis Global*, Madrid, Ed. EDAF, 2000, p.154.
[3] Kant, Immanuel: *Antropología en sentido pragmático*, Madrid, Ed. Alianza, 1991, p.113.
[4] Montesquieu, C.L: *Del espíritu de las leyes*, Madrid, Ed. Tecnos, Madrid, 1980, p.197.

iguales en cuanto a su capacidad física y mental, ¿Cómo se explican, por ejemplo, los grandes contrastes existentes entre los pueblos "civilizados" y los pueblos "salvajes"?

Montesquieu justifica todo tipo de diferencias culturales por un entorno climático, justificando que las leyes, para ser consideradas como buenas, deben adaptarse a la diversidad de las costumbres y a los temperamentos provocados por el clima. Con claridad, en cuanto al carácter de los diferentes pueblos, Montesquieu sostiene que lo que difiere sustancialmente del carácter de los pueblos es el clima. Así, demuestra, por ejemplo que los climas fríos proporcionan un gran vigor, que se acompaña de virtudes tales como la valentía, la seguridad, la confianza y la franquicia así como poca sensibilidad para los placeres[5].

Hume, comparte la afirmación según la cual "cada nación tiene un conjunto de costumbres específicas " y que es más fácil encontrar ciertas calidades en un pueblo que en sus vecinos. Hume se inclina muy al contrario por lo que llama " *Causas morales* ", es decir " todas las circunstancias que actúan sobre el espíritu como motivos o razones y que nos acostumbran a un conjunto de costumbres determinadas". Entre estos motivos, cita la naturaleza del gobierno, las revoluciones de la sociedad, la abundancia o la penuria en la que vive el pueblo o la situación de una nación con relación a sus vecinos. Su argumentación contra la influencia de los factores físicos en el carácter y las costumbres, se hace por ilustraciones concretas. Así por ejemplo, Hume, toma el caso de China, un gran imperio que recorre climas diversos donde sin embargo domina una gran homogeneidad en las costumbres, mientras que en Europa, se encuentra pequeños países con un clima idéntico pero con caracteres diferentes y que tienen pocas comunicaciones y contactos comerciales entre ellos. Sin embargo, acepta, aunque con una reserva, que el clima puede explicar la inclinación hacia el consumo del alcohol de parte de los habitantes de las regiones del norte y la gran inclinación de los del sur a la pasión y a las mujeres.

En el siglo XIX, la idea del "carácter nacional" va a reponerse, a favor de naciente nacionalismo romántico y bajo la influencia del idealismo filosófico. Autores pre románticos alemanes como Fichte o Herder habían hecho suya la idea del " Espíritu del pueblo " en su defensa de la existencia de las realidades nacionales diferenciadas, dotadas de rasgos características comunes (culturales, raciales, psicológicos, etc.) de naturaleza inmutable e histórica, que son anteriores e independientes de individualidades que forman la nación en un momento dado. Es decir que el pueblo o la nación es una entidad orgánica, que tiene una vida propia y hay que buscar la comprensión de su "espíritu" a través de las manifestaciones socioculturales tales como la literatura, el arte, la lengua o las costumbres. Es en este contexto cuando nació la idea de "*la psicología de los pueblos*".

El éxito que conoció la "psicología de los pueblos" en Alemania no es más que la manifestación de la importancia adquirida de las ciencias de la cultura (*kulturwissenschaft*[6]) entre el siglo XIX y principios del siglo XX. Esta importancia ya se hacía sentir en la escuela histórica alemana, tanto al nivel del derecho con Saigny como en economía. Schmoller, por ejemplo, consideraba que la economía política, para servir de base a la política social, debería convertirse en una ciencia de la sociedad (sobre el desarrollo histórico de la moral, la ley y las instituciones) que a su vez debería entenderse como una parte de una ciencia general de la cultura: el mercado, el Estado o la empresa, por ejemplo, deberían ser considerados en un contexto específico donde

[5] Montesquieu, Op.cit, pp.199-201.
[6] Ciencia de la cultura.

prevalen ideas, normas y sistemas morales, lo que es de hecho la cristalización del "espíritu del pueblo".

Del mismo modo, en el mundo francófono, comenzaba a extenderse un gran interés para la " psicología de los pueblos". Aquí, se trataba simplemente de describir y de interpretar el carácter de varios grupos humanos donde la nación era el tipo más representativo. Entre los autores más destacados de esta corriente, podemos citar a Gustave le Bon[7] con su obra: *Las leyes psicológicas de la evolución de los pueblos*. Los estudios sobre la " psicología de los pueblos " o el " carácter nacional " se desarrollaron a un ritmo desenfrenado en la primera mitad del siglo XX y conocieron un éxito hacia la mitad del siglo, con autores como la célebre antropóloga norteamericana Margaret Mead o el politólogo británico Sir Ernesto Baker.

Así, en el caso de España, en la literatura nacional e internacional del siglo XVI que se dedicaba al tema, volvía a salir el rasgo del " carácter de español " como un hombre orgulloso, altivo y distante, alguien que crea que forma parte del pueblo elegido y victorioso en sus empresas y con una posición de dominador en Europa. Hasta el XVII y aunque el país esté en plena decadencia, la misma caracterización se mantendrá en la concepción que los españoles mismos tenían de ellos: arrogancia, frialdad y un aire de dignidad como lo mostró Herrero García a través de una gran variedad de textos de esta época, de diversa procedencia[8]. Sin embargo, la novedad es que ahora los autores comienzan a sacar progresivamente, lo que consideran como los defectos del "carácter nacional" poniéndolos en relación directa con la decadencia del imperio.

Padre Benito de Peñalosa, en su célebre obra: *Libro de las cinco excelencias del español que despueblan a España*, describe a los españoles de esta época como gente de exceso que conducía el país a la ruina: religioso al extremo, con un orgullo militar marcado, de descendencia, de monarquía y de generosidad[9]. "Virtudes" tan exageradas podían ser interpretadas, de otras maneras como defectos evidentes: fanatismo religioso, fanfarronadas y una pasión para las armas, la actitud de desprecio hacia los "subalternos", orgullo belicoso y vana ostentación. El afán por el ostentatorio y la extravagancia conduce al problema de lujo y es también vinculado a la cantidad excesiva de personas a la Corte, un punto también fuertemente denunciado por los escritores.

Ricardo Macías Picavea, también había dedicado un capítulo en: *El problema nacional*[10] que diseca la mentalidad española. Identificó dos elementos claves: el predominio de la pasión sobre la voluntad y la sustitución del principio de la justicia por sentimientos de amistad y de afección. Este último elemento desemboca según él " en la desestimación del mérito " y hace que el favoritismo y el "parasitismo" se imponen a la ley en las organizaciones y en el seno del gobierno.

Por su parte, el primer rasgo al que se refiere es la improvisación ("vivir al día" y " confiar en las eventualidades para mañana ") y un subjetivismo marcado (" arranques locos imaginados más bien que razones verdaderas y prudentes "), provocando también una contradicción perpetua entre los juicios y los hechos, que acaban por ser frustrantes y una falta de valor cívico.

Los análisis de estos diferentes autores son fundados sobre los hechos históricos que permiten acarear que a partir del siglo XVI, España va a emprender parecerse a Francia de Luis XIV. En 1700, muere Carlos II, último rey de Austria y Felipe de Borbón Duque de Anjeo y

[7] LE BON, Gustave: *Leyes psicológicas de la evolución de los pueblos*, México, Editora Nacional, 1973, p.43.
[8] Herrero García, Miguel: *Ideas de los españoles del siglo XVII*, Madrid, Ed. Gredos, 1996, p.58.
[9] Caro Baroja, julio: *El mito del carácter nacion*al, Madrid, Ed. Caro Raggio, 2004, p.52.
[10] Marcía Picavea, Ricardo: *El problema nacional*, Madrid, Ed. Biblioteca Nueva, 1996, p.211

sobrino de Luis XIV (que se llamará Felipe V en España) accede al poder en España en enero de 1701.Él reorganiza la Corte real, el gobierno y ofreció puestos claves a sus compañeros venidos de Francia. Poco después de la toma del poder de Felipe V, estalló la guerra de Sucesión porque el imperio austriaca reclamaba los derechos de sucesión sobre el trono de España. Esta guerra dividió el país.

Los territorios de Castilla y de Navarra sostuvieron a rey Felipe V mientras que los del reino de Aragón optaron por los austríacos. Esta guerra tomó la forma de una conquista de Cataluña, de Aragón y de Valencia[11] por los Borbones en 1714 y a partir de este instante la nueva dinastía borbón consolidó su control sobre toda España. El nuevo monarca que desciende de Luis XIV va, evidentemente, a adoptar el modelo francés en cuanto a la organización del territorio y del poder. Francia era la principal potencia militar y económica en aquella época y su capital París era la principal ciudad europea. En este período preciso, va a nacer en España el proyecto de convertir España en Francia y Madrid en una capital como París. Este proyecto tendrá el apoyo de toda España porque para la élite española era la única forma de salir de la decadencia[12].

Ignacio de Luzón, Secretario de la Embajada de España en París escribió en sus "Memorias literarias de París que: « *París es el centro de las ciencias y de las artes, de las bellas artes, la erudición, la delicadez y el buen gusto»* [13]. Para Luzán entonces, España ha de copiar el modelo francés si quiere salir de su decadencia. Este deseo de transformación de Madrid en una capital como París tomó vuelo con el reinado de Carlos III (1759-1788). Carlos ordenó la construcción de huertos urbanos como en París, la mejora del alumbrado público, la limpieza de los sitios públicos y especialmente la construcción de monumentos como la Puerta de Alcalá (1778) y el Museo del Prado (1786) y la construcción de caminos de Madrid hacia todas las capitales de las regiones de España. Carlos III murió en 1788, un año antes de la revolución francesa. Pero la invasión francesa de España en 1808 y la guerra de independencia que siguió hasta 1812 pusieron fin a la expansión del modelo francés en España. Francia así dejó de ser un modelo a seguir para la dinastía francesa en España representado por Carlos IV.

En el siglo XIX, bajo el reinado de Fernando VII, la idea de que en la construcción político - administrativa del Estado español moderno *«Todo ello debía estar planeado, ordenado y supervisado a partir de un centro neurálgico, una capital, sede del gobierno»*[14] pondrá fin a esta ambición, que calificamos de excesiva y que consiste en transformar España en una Francia bis.

Pero, nos reprocharán que todos estos autores que hemos elegido, sean del pasado y lo que han dicho no refleja la realidad de la España del siglo XXI. De hecho, la España del siglo XXI ha logrado progresos a nivel político y económico, pero las mentalidades no han evolucionado, la corrupción, la locura de la grandeza, el despilfarro de recursos económicos aún marcan todavía la vida cotidiana de los españoles. Este instinto de grandeza que siempre le empuja al exceso está siempre presente en su subconsciente. Este sueño acariciado hasta su abandono en el siglo XIX se reanudará en el siglo XXI, por el gobierno del PSOE y el PP. En 1996, el gobierno del partido popular liderado por María Aznar va a hacer renacer, este proyecto ambicioso de infraestructuras como lo hemos señalado anteriormente. A partir de este momento, el país se embarcará en la construcción de infraestructuras que no cumplen ningún criterio económico si no es solo una locura de grandeza. A diferencia de los monarcas francés de las

[11]Rinrose, David: España, 1700-*1900: el mito del fracaso*, Madrid, Alianza editorial, 1996, p.139.
[12] José Junco, Álvaro: *Mater Dolorosa. La idea de España en el siglo XIX*, Madrid, Taurus, 2001, pp.102-103.
[13] Ignacio de Luzán: *Memorias literarias de Paris*, Madrid, Imprenta de don Gabriel Ramirez, 1751, p.2
[14] José Junco, Álvaro: *Mater Dolorosa*, op, cit, p.535.

épocas anteriores, la ejecución de estas infraestructuras contemporáneas será salpicada por escándalos de corrupción, sobre todo que cada Presidente de región desea un Tren a Gran Velocidad delante de su puerta así como un aeropuerto y otras inversiones desmesuradas que han contribuido al actual déficit de España. Se debe entender aquí que este "carácter español" relacionado con la psicología de los pueblos hace que mientras que el Estado español atraviesa una crisis económica que ha provocado cinco millones de desempleados, algunas Comunidades Autónomas como la de Cataluña, sigue subvencionando escuelas francesas e italianas y universidades extranjeras para que inserten en sus programas, el estudio de la lengua catalana. Además, estas Comunidades Autónomas no quieren reducir el número de sus concejales, personal y hasta sus numerosas embajadas o incluso reducir los salarios de complacencia de sus miles de funcionarios. Este comportamiento de los dirigentes de las Comunidades Autónomas despreocupados de la presión de la Unión Europea para el control del déficit presupuestario de Estado español suscita interrogaciones.

En el momento cuando España está pasando por una crisis económica sin precedentes, que ha provocado ya un cambio de alcaldes en las dos principales ciudades que son Madrid y Barcelona, cada presidente de las Comunidades Autónomas quiere un tren de alta velocidad delante de su puerta. Estos líderes no parecen ser conscientes de las consecuencias negativas de sus actuaciones sobre la economía española, que ha producido cinco millones de parados. Este egoísmo y despilfarro hacen que España tarda a recuperarse de la crisis del "subprime" y sugiere que ese egoísmo y despilfarro formarían parte de la cultura española, como la historia lo ha demostrado, a través de los grandes filósofos y psicólogos del pasado como Kant, Montesquieu, Hume y otros a los que hemos recurrido y que se han centrado sobre la cuestión de la relación entre la cultura de un pueblo y su desarrollo económico para comprender el comportamiento inalterado de los dirigentes españoles. Sin embargo, más cerca, los economistas contemporáneos han justificado las causas de la crisis de 2007, por estudios, destacando las razones de la recuperación y de la crisis socio-económica.

II – LA MIRADA DE LOS ECONOMISTAS SOBRE LAS RAZONES DE LA CRISIS ECONÓMICA DE 2007.

Antonio Torrero Manas, profesor de "Estructuras económicas" en la Universidad de Alcalá, en su artículo titulado "la crisis monetaria de la Unión Europea", dijo: «*Los Españoles hemos vivido por encima de nuestras posibilidades, acumulando un endeudamiento en familias, empresas y admiraciones públicas realmente espectacular*»[15] .

Esta afirmación de parte de una persona que, en el panorama académico español, es considerada como uno de los expertos sobre la coyuntura actual, resume todo el drama que vive hoy España y que incluso causó un cambio de gobierno a la cabeza de este país, desde el 20 de noviembre de 2011, con la victoria de la derecha de Mariano Rajoy[16]. Pero, nos parece importante comprender ¿Cómo este país que fue un modelo de crecimiento económico en la eurozona en 2004 y que atrajo a inmigrantes de todos los horizontes, se encuentra hoy con una tasa de desempleo del 20%? Para entender mejor lo que ha ocurrido, vamos a volver atrás sobre la situación económica de España antes de su entrada en la zona euro, para tratar de comprender

[15] Torrero Mañas, Antonio: La *crisis de la Unión Monetaria Europea*, Instituto Universitario de Análisis Económico y Social, Documento de Trabajo, 2010, p.13.

[16] Mariano Rajoy Brey (1955) es un político español. Es el actual presidente de gobierno desde el 21 de diciembre de 2011.

cómo las familias, las empresas y el Estado se han sobre endeudados para llegar a esta situación de crisis económica actual.

II-1-LA TRAMPA DEL EURO

El 1 de enero de 1986, España hizo su entrada en la eurozona, después de enormes sacrificios presupuestarios para cumplir con los criterios de "convergencia". La población española que estaba tradicionalmente acostumbrada a soportar altas tasas de interés, se convirtió en miembro de la eurozona[17]. Estos españoles que durante más de 40 años, han contenido su necesidad de créditos insatisfechos, se encuentran de repente con tasas de interés muy bajas. La libertad de circulación de capitales, de hecho, ha causado una abundancia de liquidez en los mercados y un incentivo al endeudamiento, consecuencia de la política de bajas tasas de interés de la Reserva Federal estadounidense, política copiada e impuesta en la zona euro por el Banco Central Europeo. Las instituciones financieras internacionales han considerado que el hecho de que España se ha convertido en un miembro de la zona euro, les daba ahora todas las garantías necesarias para que el país recibiera créditos masivos con tasas de devolución bajas. Las familias, las empresas se encontraron de repente inundadas por la liquidez monetaria y la fuerte presión para endeudarse[18]. El "*Ya somos europeos*" ahora significaba para los españoles que pudieran vivir en las mismas condiciones que sus homólogos franceses o alemanes, endeudándose para comprar una casa, sobre todos que en España, algunos privilegiados que, en el pasado habían invertido en bienes inmobiliarios, se habían enriquecido y todos querían imitarles.

Con estos bajos tipos de interés, la deuda, ya no daba miedo y los agentes económicos creían que los precios de determinados bienes como el suelo, los bienes inmobiliarios, seguirían aumentando y que los tipos de interés seguirían siendo también siempre bajos, por lo que debía actuar con rapidez. En esta atmósfera de abundancia de liquidez, las familias decidieron invertir en el inmobiliario con la esperanza de que sus inversiones les proporcionaran grandes beneficios como para reembolsar los préstamos contraídos con los bancos.

Esta decisión fue motivada por el brusco cambio del tipo de interés que se situaba en el 2% desde su entrada en la zona euro contra los 12 o 14% de interés que pagaban en el pasado. Estas bajas tasas de interés convertían las mensualidades de las hipotecas irrisorias, en relación con un alquiler normal. La Compra de una casa era ahora más rentable y está al alcance de todos los ciudadanos.

Los efectos de estos tipos de interés bajos y el aumento de la oferta monetaria comenzaron a hacerse sentir al nivel de la economía en general sobre todo a partir de 2001. Las entidades financieras aumentaron sus ofertas de créditos sobre todo al sector de promoción inmobiliaria y a la construcción. Es también a partir de este mismo año que comenzó a producirse un proceso inesperado: la llegada masiva de inmigrantes atraídos por la oferta de trabajo, porque los españoles de cepa no querían trabajar en ciertos sectores que consideran agotador como la construcción, la hostelería y los trabajos campestres.

Los primeros en llegar en masa, fueron los Latinoamericanos que no estuvieron sometidos a la obtención de un visado para entrar en España, seguidos por los rumanos y los africanos. La

[17] Una vez que un país forma parte de la zona euro, el Banco Central del país recién llegado ya no fija las tasas de interés. Las medidas de las políticas monetarias son de la competencia del Banco Central Europeo(BCE)
[18] El Mundo Diplomático nº 190 de agosto de 2011, p.1

población española pasó de 40 a 46 millones de personas en solamente cuatro años[19]. La abundancia de la liquidez animó a los bancos a financiar la instalación de estos seis millones de nuevos ciudadanos para los cuales era más económico pagar una hipoteca que arrendar una casa. Muchos inmigrantes escogieron la hipoteca porque representaba a sus ojos un símbolo de éxito social. Vivir en su propia casa con los mismos privilegios que un español era una fuente de orgullo. España hacía soñar, porque lo que les era inaccesible en su país de origen se hacía realidad sobre el suelo español. La adquisición de una casa sobre el suelo español daba también derechos: derecho de pedir la reagrupación familiar; derecho de invitar a amigos desde el país de origen, etc. Además, disponer de una casa permite tener acceso a préstamos importantes que el inmigrante utilizaba para comprarse un coche, ofrecerse vacaciones e investir lo que lo sobra en su país de origen, de allí, la riada hacia la compra de casas.

Los promotores inmobiliarios se aplicaron a satisfacer esta fuerte demanda. Así en 2003, habían licencias para la construcción de 700.000 viviendas, en 2004, alrededores 500.000 y en 2005, 800.000 y la misma cantidad por el año 2006[20]. Para " vender el sol ", estos promotores se lanzaron en construcciones faraónicas de complejos hoteleros en las costas (Costa del Sol, Ibiza, las islas Canarias). La construcción se hizo el motor de la economía española con 14 % de empleos creados y contribuyendo a la altura del 16 % del PIB. Si añadimos a este porcentaje los empleos que gravitan alrededor de este sector de la construcción como la fábrica de cemento, la cerámica, la madera, el hierro, el acero, el aluminio, la cristalería, el sector de la construcción engloba el 25 % del total de los puestos de trabajo.

Teniendo en cuenta el crecimiento demográfico de España, la demanda en viviendas se situaba alrededor de 300.000 viviendas / por año. Las licencias otorgadas en 2005 eran de 800.000 viviendas. Esta inadecuación entra la oferta en viviendas nuevas y la demanda efectiva hizo que los promotores se encontraron en 2008 con un stock de 930.000 viviendas invendidas[21]. Esta disminución drástica de la demanda en nuevas viviendas puso las empresas de construcción en dificultad a partir de 2008. "Martinsa-Fadesa" fue una de las primeras empresas de la construcción que declaró quiebra en 2008 con una deuda que ascendía los 7000 millones de euros. El Estado español no quiso recapitalizar la empresa y esto tuvo un efecto dominó. "Hábitat", la quinta empresa poderosa del sector, también declaró quiebra con una deuda de 2.300 millones de euros[22]. Pero estas dos empresas son sólo la parte visible del iceberg; muchas otras estaban asfixiadas por la crisis.

Esta crisis de la vivienda tiene dos explicaciones. Los españoles atravesaban una época en la que los créditos eran menos costosos que antes y accesible a todos. Así que cada uno se decía « *¿por qué no yo? »* Y fue la riada exagerada hacia los bienes inmobiliarios, consecuencia de la mejora en el sector inmobiliario. Fue una época durante la cual, las personas solicitaban un préstamo hipotecario consistente, oficialmente para comprarse una casa, y se compraba un coche e incluso se ofrecía unas vacaciones en el extranjero. Durante este periodo, la sociedad española vivió mucho tiempo por encima de sus posibilidades construyendo más casas que no podía vender y endeudándose más que no podía devolver. En otras palabras, podemos decir que la crisis española es ante todo una crisis de deuda. Si las familias, las empresas han vivido por encima de

[19] Recarte, Alberto: El *desmoramiento de España*, Madrid, Ed. La Esfera de los libros, 2010, p.73

[20] González Armada, Carlos: Problema *de un país llamado España*, Madrid, Calle Almansa, 2011, p.126.

[21] Pellicer Luis»*España acabará el año con unos 930.000 pisos nuevos sin vender*» in el País del 15 de octubre de 2008.

[22] Riano Pilar/Grau Olga» *Hábitat entra en los juzgados con el segundo mayor concurso de España*» in Expansión del 29 de noviembre de 2008.

sus posibilidades, igual ocurrió con el Estado español. De hecho, desde el año 2000, España se lanzó en una excesiva construcción de infraestructuras (entre las cuales muchas eran inútiles), que sentaron las bases de la crisis económica que hoy conocemos. La maná financiera proveniente de otros países de la Unión Europea en el contexto del Programa de desarrollo de Cohesión Social (PCS) o Regional (PDR), sirvió más bien a este país para hacer resurgir lo que Kant y Hume llamaron el "carácter español", es decir, lo ostentatorio, el despilfarro.

II-2 LA POLÍTICA DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA

La construcción de infraestructuras de transporte: autopistas, Trenes de Alta Velocidad (AVE), los aeropuertos, los puertos así como la construcción de viviendas fueron los principales motores de la economía española estos últimos años. Desde finales de los años 1990, estas infraestructuras conocieron un desarrollo espectacular. En 2012, España era el líder mundial en líneas de Tren de Alta Velocidad (AVE) y el primero en el seno de la Unión Europea en autopistas.

A pesar de la crisis económica, el Estado continúa programando y realizando obras grandes o pequeñas para compensar la destrucción de empleos en el mercado de trabajo. ¿Pero más allá del empleo y más allá de la ganancia que generan, estas construcciones son verdaderamente necesarias? ¿Responden a una necesidad real?

Existe en España una exageración en la política de infraestructuras, tanto al nivel gubernamental como al nivel de las Comunidades Autónomas (CCAA). ¿Por qué España construye tantas infraestructuras entre las cuales algunas jamás sirvieron? ¿Con qué objetivo, este país se lanzó desde 1996 en un vasto programa de desarrollo de autopistas, de Trenes de Alta Velocidad y sobre todo de la cuadrícula del país de aeropuertos entre los que algunos jamás vieron aterrizar un avión?

Los economistas han estudiado desde hace tiempo el impacto de las infraestructuras y del transporte sobre la productividad y por carambola sobre el crecimiento de la economía. Ya en *la Riqueza de las Naciones*, publicada en 1776, Adam Smith, exponía de manera precisa la relación entre el transporte y la productividad:

«*Mediante el transporte por agua se abre a todo tipo de industria un mercado más extenso que el que proporciona el transporte terrestre (...) Un gran vagón rodado (...) lleva y trae entre Londres y Edimburgo alrededor de cuatro toneladas de mercancías en seis semanas. En más o menos el mismo tiempo, un barco, operado por seis u ocho hombres (...) transporta habitualmente doscientas toneladas de bienes (...). Si sólo existiese la comunicación por tierra entre ambas ciudades (...) no se podrían transportar bienes (...) excepto aquellos de un precio muy considerable (..) se podría transportar sólo una pequeña parte del comercio que realmente existe entre ellas, y por tanto sería mucho menor el estímulo que se proporcionarían recíprocamente la industria de una y otra ciudad*»[23].

El autor muestra aquí con más claridad, el impacto del transporte sobre la productividad. El desarrollo de las infraestructuras y del transporte, facilita según él, la reducción de los costes de producción y de distribución de los productos y la expansión de la producción. Permite el acceso a otros mercados y favorece la emergencia de una economía a una escala más vasta. En una palabra, el mejoramiento de las infraestructuras permite el aumento general de la

[23] Adam Smith: *the Wealth of Nations*, 1776(3ª.ed). W. Strahan y T. Cadell, Londres, 1784, Vol. III. V.IPP.22-23.

productividad de la economía, el aumento de la actividad económica y disminuye el paro a largo plazo y por carambola, el aumento de las entradas fiscales del Estado.

Sin embargo la política de las infraestructuras en España, nos parece contrario a este principio. No se trata aquí de una rentabilidad de la producción o del desarrollo de la actividad comercial .sino más bien responde a un cálculo político. En general, el cálculo político hace poco caso de las realidades económicas. Invierten no para esperar un rendimiento, sino para satisfacer promesas electorales. La política actual de infraestructura ha sido iniciada por el PP en 1996. Su Ministro de las infraestructuras, Aria Salgado, dio las grandes orientaciones de esta política en estos términos:«*Creo que en los últimos treinta años, el país se ha ido desequilibrando hacia el Mediterráneo (…) tenemos que reequilibrar el mapa español de infraestructuras*» y el ministro señaló el eje prioritario del gobierno: «*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 de la península*»[24].

En esta misma perspectiva, el presidente del gobierno José María Aznar expuso, el 25 abril de 2000, sus prioridades en lo que concierne las infraestructuras: «*una red ferroviaria de alta velocidad que, en diez años, situará a todas las capitales de provincia a menos de cuatro horas del centro de la península*». Esta prioridad política será seguida por su sucesor José Luis Rodríguez Zapatero, cuando declaró en 2007:

«*El incremento y la actualización de las facultades de autogobierno de las Comunidades Autónomas que se está produciendo en estos últimos años corre parejo, de un lado, con el fortalecimiento de la musculatura del Estado, en lo que podemos considerar sus pilares básicos; y, de otro, con un aumento de la cohesión que se hace descansar en la política de infraestructuras*».

De este hecho, para estos dos primeros ministros, la cohesión territorial, la unidad de España, significa ser unida a Madrid por autopistas, aeropuertos o por Trenes de Alta Velocidad. El Estado va pues a promover una política de infraestructura pesada de consecuencias económicas para el país. Comenzaremos así nuestro estudio del impacto del sector de las infraestructuras con la política de las autopistas en España.

II-2-1-LA POLÍTICO DE LA AUTOPISTA EN ESPAÑA

La modernización de las vías de carretera se inició en 1967 con el "Programa de Autopistas Nacionales Españolas" (PANE). Este programa preveía la construcción por empresas privadas de 3.160 kilómetros de autopistas de peaje[25], en previsión de una circulación importante y turística procedente del exterior[26]. Pero este sistema de peaje no conoció éxito y la extensión de la red fue lenta. 6.430 kilómetros previstos en 1972 y los 2.042 por el año 1975, en 1985 solamente 1.807 kilómetros de autopistas de peaje estaban en explotación. Teniendo en cuenta el fracaso del sector privado en la construcción de las autopistas, el Partido Socialista Obrero (PSOE), llegado al poder en 1982, va a iniciar el "Plan General de Carreteras " (PGC) 1984-1991. Este partido tenía los medios de su política por la introducción en 1977 del Impuesto sobre la

[24] María Aznar, José: *Debate sobre la investidura del candidato a la Presidencia del Gobierno,* Darío de Sesiones del Congreso de los Diputados, año 2000, nº2(25 de abril), p.2.

[25] Germà Bel: *Financiación de infraestructuras viarias: la economía política de los peajes,* Papeles de Economía española, 82, 123-139, pp124-126.

[26] Gómez-Ibáñez, José y Meyer John: *Going private. The international experience with transported privatization,* Brooking Institution, Washington D.C., 1993.

Renta de las Personas físicas (IRPF). Luego, la entrada de España en la CEE le da acceso al fondo de Política Regional (FPR) para la construcción de autopistas. Esto permitió, la construcción en 1986 y 1990 de 1.707 kilómetros de autopistas más. En 1993, es decir dos años después de la fin del PGC, España disponía de 5.494 kilómetros de autopistas entre los cuales 3.730 eran libres (sea, el 68 %) y solamente 1.764 de peaje (sea, el 32 %). El porcentaje de las vías libres alcanzará en 1996, 4.123 kilómetros (sea, el 70 %[27]).

En este mismo año, llega al poder el Partido Popular (PP) que emprende a su vez un programa ambicioso de extensión de autopistas en 1997. La red de autopistas de peaje del Estado que era de 1.764 kilómetros, pasa a 2.493 en 2008[28]. A finales de 2008, la red de autopistas del Estado era de 10.126 km entre los cuales 7.633 son libres (sea, el 75 %) y 2.493 de peaje (sea, el 25 %[29]). Estos quince últimos años, los diferentes gobiernos españoles no dejaron de inaugurar autopistas libres. A este estado de nuestro análisis, algunas observaciones se imponen. En primer lugar, las previsiones de utilización de estas autopistas están por debajo de la realidad. Luego, el 75 % de las autopistas españolas son libres es decir gratuitas. Para su explotación y su conservación, el Estado está obligado a aportar ayudas, como fue el caso en 2010 de los peajes a la entrada de Madrid[30]. Otra fuente de déficit, es la gestión mixta Estado-Comunidades Autónomas.

Las Comunidades Autónomas fijan precios disparatados de peaje. En las regiones como la Rioja y Cataluña, el ciudadano paga 75 % más caro su peaje que en otras regiones como Castilla-la-Manche y Castilla y León donde los ciudadanos pagan 17 % y 16 % más barato respectivamente. Tal asimetría de los precios provoca una desigualdad entre los ciudadanos del mismo país frente al mismo servicio. El caso de las autopistas no es único, esta injusticia toca a todos los sectores de las infraestructuras. Vamos a abordar ahora la situación de los Trenes de Alta Velocidad, AVE (Alta Velocidad Española).

II-2-2 EL DESARROLLO DE LOS TRENES DE ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA

El Tren de Alta Velocidad hizo su aparición en España en 1992, en el momento de la Exposición Universal de Sevilla. También hay que precisar que el concepto de Tren de Alta Velocidad generalmente se emplea para designar un tren capaz de alcanzar una velocidad de 250 km / por hora o más. Esto implica la construcción de vías específicas. Además, los programas de construcción de los Trenes de Alta Velocidad tienen más éxito cuando sirven para resolver el problema de congestión de los trenes tradicionales y permiten conectar las zonas industriales mejorando el transporte de las mercancías. La construcción de vías exclusivamente reservadas para el transporte de pasajeros tiene pues sentido sólo en las líneas a fuerte densidad de circulación.

El desarrollo de España se prosiguió o conoció momentos de crisis, en función de las opciones que ella ha privilegiado. Así España prefiere hacer más bien hoy recortes presupuestarios en la salud, la educación que parar su programa de Trenes de Alta Velocidad. Referente a esto, ANA PASTOR, ministro de las infraestructuras del gobierno de Mariano Rajoy,

[27] Germà Bel: *España, Capital Paris,* Barcelona, Ed. Destino.2012, p.155.
[28] *Los transportes, las infraestructuras y los Servicios postales,* Informe anual 2008.Ministerio de Formento, Madrid, 2009, p.36.
[29] Germà Bel: *España Capital Paris*, Barcelona, Ed. Destino, 2012, p.158.
[30] Ibid, p.157.

declaraba el 12 de enero de 2012 « *Irrenunciable, la extensión de la red de alta velocidad ferroviaria*»[31]

El 9 de febrero de 2012, el parlamento español le pisaba los talones anunciando que el gobierno inyectaría 25.000 millones de euros los años venideros, para extender la red del ferrocarril de alta velocidad. Según ADIF, hasta 2010, España ha invierto 40.000 millones de euros en obras de Trenes de Alta Velocidad y estas obras se están realizando todavía. Pero antes de esta fecha, había investido otros 45.000 millones de euros en la construcción del trayecto Madrid-Sevilla[32]. La Unión Internacional del Ferrocarril (UIC) afirmaba en noviembre de 2011, que solamente siete países de la Unión Europea poseían Trenes de Alta Velocidad que podían alcanzar los 250 km/h y entre estos países, España era la que tenía la red la más extendida en servicio con 2.056 km de vías de ferrocarril.

Sin embargo, el número de viajeros transportados según las estadísticas de la OCDE es irrisorio. En Francia por ejemplo, hay 60.000 viajeros por kilómetro. Lo mismo ocurre Alemania. En Italia, hay entre 20.000 y 30.000 viajeros. En España, en 2011, la línea Madrid-valencia ha sido utilizada por menos de 10.000 viajeros por kilómetro. Así como lo subrayamos más arriba, las infraestructuras de transporte contribuyen al desarrollo económico de un país, pero en este caso de especie, todas estas inversiones no responden a las normas económicas, sino más bien políticas. Según los profesores Ginés de Rus y Gustavo Nombela[33], para que una línea de AVE de 500 kilómetros sea rentable, hace falta que esta línea transporte entre 8 y 10 millones de pasajeros desde el primer año de su puesta en servicio, mientras que en España la línea de AVE Guadalajara[34]-Yebes[35] transportó sólo 5475 viajeros/al año a razón de 15 pasajeros / por día. En 1998, la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Francia ha sido construida. Pero esta línea rodeó Guadalajara para pasar por Yesbes. Estos trabajos de desviación costaron 10 millones de euros para el transporte de 15 personas / por día.

En el caso de España, son los gobiernos regionales los que presionan en el Estado central para obtener líneas de Tren de Alta Velocidad, aunque el proyecto no responde a las normas económicas y sociales. El Tren de Alta Velocidad es para ellos un símbolo de modernidad y hay que tenerlo cueste lo que cueste. El coste elevado de la inversión inicial, y la de su puesta en explotación exigen, para que el Tren de Alta Velocidad sea rentable, una densidad fuerte de usuarios. Si nos referimos a las cifras abastecidas por Germà Bel, todas las líneas de Trenes de Alta Velocidad en España transportaron en 2009, 16 millones de viajeros, mientras que los aeropuertos registraron a 187 millones de viajeros y 500.000 toneladas de mercancías, mientras que las distancias recorridas por los aviones son más grandes que las de las AVE[36].

Vemos aquí que en España el AVE tiene una rentabilidad económica débil y el Estado central cubre sus pérdidas de explotación por ayudas financieras. En 2007, por ejemplo, la Comisión Europea evaluó en 248 millones de euros la ayuda del Estado al AVE para compensar

---

[31] Ibid, p.244.

[32] Albalate y Gemà Bel: Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España, in Revista de economía aplicada, 2011, 55(19) 171-190.

[33] Ginés de Rus y Gustavo Nombela: Is investment in High Speed Rail socialy profitable? Journal of Transport Economic and policy, 2007, 41(1)3-23, p.21.

[34] Guadalajara: capital de provincia con 84.803 habitantes con una zona industrial.

[35] Yebes es una pequeña localidad en la provincia de Guadalajara con 2.177 habitantes. Si el gobierno del PP decidió hacer pasar la AVE en esta localidad en vez de Guadalajara es simplemente porque el tío de Aguirre, presidenta de la Alcaldía de Madrid disponía allí hectáreas de tierras a urbanizar. La llegada del tren a esta localidad daría valor a estas tierras. Fue uno de los grandes escándalos que salpico al PP en 2000. (Ver la entrevista de José Bono presidente de Castilla la Mancha en WWW.cadena Ser.

[36] Germà Bel: *España, Capital Paris,* Barcelona, Ed. Destino, 2010, p.191.

sus pérdidas[37]. España habría podido compensar estas pérdidas del AVE por el desarrollo de los trenes de transporte de mercancías que es más rentable, pero desgraciadamente este sector ha sido abandonado. Hay pocas líneas en servicio y estas líneas no unen los puertos a centros logísticos para asegurar la conexión de las mercancías que entran por vías marítimas o aéreas con los mercados nacionales e internacionales.

El otro sector donde será difícil para España reducir su déficit presupuestario tan desprestigiado por Bruselas, es el del transporte aéreo.

II-2-3-LA POLÍTICO DEL TRANSPORTE AÉREO ESPAÑOL

El problema de la gestión de los aeropuertos, es que contrariamente a otros países de la Unión Europea como Francia, Italia, Reino Unido y Alemania, a los cuales hay que añadir un país de gran tráfico aéreo como los Estados Unidos, la gestión y la explotación de los aeropuertos en España no están en manos de las empresas privadas. En España, el Estado y las Comunidades Autónomas continúan administrando estos aeropuertos a través de AENA[38]. Las ganancias de los 49 aeropuertos españoles son administradas por una caja común. Los aeropuertos rentables financian el déficit de otros aeropuertos de prestigio, lo que les hace totalmente deficitarios. El gobierno es incapaz de dar las cifras de la inversión y de las ganancias de los aeropuertos españoles. Cuando en 2000, un diputado de la oposición pidió las cifras de la gestión de los aeropuertos españoles, el gobierno respondió que no existía información aeropuerto por aeropuerto porque AENA siempre funcionó con una caja única[39]. Vamos a pararnos sobre tres casos de construcción de aeropuerto, entre tantos otros, para subrayar el despilfarro que se efectuó en España durante el período de prosperidad.

El aeropuerto de Ciudad Real ha sido construido en 1990 para descongestionar el aeropuerto de Madrid-Barajas, la capital). Necesitó una inversión de 1.100 millones de euros. Funcionó sólo dos años y es hoy un aeropuerto fantasma, cerrado a la circulación, porque entre tanto el gobierno de Madrid construyó otro aeropuerto, llamado T4. ¿Por qué decidir de la construcción de un aeropuerto en Ciudad Real mientras que se sabía bien que se podía ensanchar el aeropuerto de Madrid-Barajas? Esto muestra que la decisión de la construcción del aeropuerto de Ciudad Real ha sido tomada, o sea con prisa, o sea bajo la presión política de la comunidad de Madrid.

El ejemplo del aeropuerto de Castellón es, en cuanto a él, un mero proyecto de prestigio. Este proyecto de construcción de este aeropuerto no responde a ningún criterio económico. Ha sido construido bajo decisión personal del presidente del Consejo general de Castellón, Carlos Fabra, para convertir su región en una zona turística. La oposición había denunciado la inutilidad de la construcción de tal aeropuerto, ya que a 50 kilómetros existían ya dos aeropuertos: el de Reus y el de Valencia, pero nada se pudo hacer contra la voluntad del señor FABRA. El Consejo general invirtió 150 millones de euros[40] y construyó allí la figurina de Señor Fabra. El 25 de marzo de 2011, el aeropuerto fue inaugurado y desde esta fecha, jamás conoció vuelos. Hoy este aeropuerto está cerrado con 61.400.000 de euros de deuda que el Consejo general debe

[37] Expansión del 22 de enero de 2010, p.7.
[38] **A**eropuertos **E**spañoles y **N**avegación **A**érea.
[39] Germà Bel: *España, Capital Paris,* Barcelona, Ed. Destino, 2012, p.274.
[40]«*Castellón inaugura su aeropuerto con 150 millones de inversión peo sin vuelos* «, in El Mundo 25 de marzo de 2011

reembolsar a los constructores[41]. El último caso sobre el cual queremos pararnos en cuanto a los aeropuertos, es el de Lérida-Alguaire, inaugurado el 17 de enero de 2010. Es obra de la Generalitat de Cataluña y costó 119 millones de euros[42].

Este aeropuerto transportó a 61.769 pasajeros el primer año y queda hoy cerrado al tráfico. ¿Cómo comprender que un aeropuertos que han necesitado inversiones pesadas como los de Ciudad Real, Castellón o Lleida hayan quedado cerrados después de su inauguración por falta de aviones? La cohesión territorial, también manifestada a través de la conexión de las regiones por los aeropuertos, y que es el objetivo de los diferentes gobiernos españoles, parece contrarios a los principios económicos, respecto a lo que precede. Esta política pone el Estado español en un déficit permanente y hay que temer que España jamás pueda alcanzar el objetivo de reducción del déficit del 3 % del PIB de aquí al año 2016.

Aparte de los aeropuertos cuyas inversiones crearon déficit, existen otras infraestructuras deficitarias, particularmente en Madrid. En efecto, el alcalde de Madrid Alberto Ruiz-Gallardón, decide un día que su ciudad tiene por fin, los medios necesarios para organizar los juegos olímpicos. Se propone pues construir las infraestructuras necesarias para estos juegos, antes de presentar la candidatura de su ciudad. Conque Madrid construirá un estadio olímpico (la PEINETA), de 65.500 plazas. Llamó, en 2003, al prestigioso arquitecto japonés Toyo Ito para, primeramente, conceptualizar un plan futurista y luego materializar su proyecto en una superficie de 39, 46 hectáreas que servirá para la competición de Canoa Kayak. Este proyecto tuvo un coste de 119 millones de euros.

Madrid no se parará en medio camino y construirá luego un centro de tiros, un gimnasio, la caja Mágica y Madrid Arena, etc.[43]. Después de tres tentativas infructuosas de candidatura, 2012, 2016 y 2020, estas infraestructuras hoy están abandonadas. Así, como lo mostramos, uno de los problemas mayores que dificulta seriamente el futuro económico de España, es el factor humano entendido como el comportamiento de sus dirigentes tanto el nivel nacional como el autonomista. Estos dirigentes se apoyan en el popularismo, el ostentatorio, el orgullo y el despilfarro de los recursos del país.

De 200 a 2007, fecha del inicio de la crisis en España, el país vivió por encima de sus posibilidades. El «Ya somos europeos» significó para los españoles, alcanzar en pocos años el foso económico que los separaba de otros países cercanos, tal como Francia. Pues gastó enormes cantidades de dinero en proyectos que no han sido concebidos bien. Gómez Mendoza resume perfectamente nuestro pensamiento, cuando se pregunta, en su artículo publicado en la Revista de Historia, si «¿*España no comete los mismos errores del pasado*?»[44]. En efecto, el descubrimiento de América latina, en 1492, drenó mucha riqueza en España. Pero esta riqueza sirvió para mantener a una Corte real pletórico, para financiar guerras punza acabarlo y en el siglo XVI, ya el país estaba arruinado. Hoy, otra posibilidad se presentó a España con su entrada en la zona Euro.

Sin embargo todos los préstamos y las ayudas recibidos de parte de sus pares sirvieron para financiar proyectos no rentables, como acabamos de mostrarlo porque simplemente, alcaldes o presidentes regionales exprimieron la necesidad. El país es hoy rehén de sus Comunidades Autónomas, son ellas las que orientan la política del país, son ellas la causa del precipicio financiero. España aprieta el cinturón con medidas de austeridad, frente a la crisis, mientras que

---

[41] «*El agujero del aeropuerto de Castellón pasa de 30 a 61 millones de euros*» in El País del 13 de septiembre de 2011.

[42] «*Vueling realiza el primer vuelo comercial desde Lleida-Alguaire*»in El País del 5 de febrero de 2010.

[43] Gente EN MADRID del 13 al 20 de septiembre de 2013, p.3

[44] Mendoza Gómez, Antonio: *Del ferrocarril al AVE:¿los mismos errores históricos?*, Revista de Historia, Issn 1579-353244, nº 45, 2005, p.44-49.

las Comunidades Autónomas crean nuevas embajadas y aumentan el sueldo de sus funcionarios. Y, por temor a perder las elecciones generales, los partidos políticos apoyar inversiones en proyectos de prestigio como lo confirma ANA Botella, hablando de las obras inacabadas de los Juegos Olímpicos. A pesar de tres derrotas para la organización de los Juegos Olímpicos, ANA Botella dice que « *Ningún proyecto se quedará en el aire»*[45]. España está, por lo tanto, en un callejón sin salida y la salida de la crisis, requiere nuevo sacrificios que ella siempre ha sabido hacer, a pesar de este "carácter español".

Conclusión

En conclusión, subrayamos que la imagen de la España que los viajeros del siglo XVIII forjaron como un país no formando parte de Europa sigue vigente[46]. El "carácter español", descrito por los viajeros, no ha evolucionado. España sigue siendo el país de los "enchufes"" y especialmente del despilfarro. Si todos estos autores que hemos citado en este trabajo son unánimes sobre algunas características de los rasgos de los españoles, es porque corresponden a una cierta realidad... Este desarrollo nos ha permitido entender por qué los filósofos decían siempre que el verdadero desarrollo es el desarrollo cultural. El material es sólo un efecto. Por lo tanto, hay que actuar a través de la educación, la sensibilización sobre la dimensión moral, cultural para cambiar el país. Si España quiere salir de esta crisis económica, debe inculcar un cambio de comportamiento a nivel de las Comunidades Autónomas como al nivel de sus líderes políticos.

[45] Ibid, p.3.

[46] Lamo de Espinosa, Antonio: *La marca España, Bueno para vivir, malo para viajar*, Economistas. Colegio de Economistas de Madrid, nº134, marzo de 2013, pp.16.25.

BIBLIOGRAFÍA

1-Adam Smith: *The Wealth of Nations*, 1776 (3ª.ed). W. Strahan y T.Cadell, Londres, Vol. III. V.I, 1784.

2-Álvaro Junco, José: *Mater Dolorosa. La idea de España en el siglo XIX*, Madrid, Taurus, 2001.

3-Caro Baroja, Julio: *El mito del carácter nacional*, Madrid, Ed. Caro Raggio, Madrid, 2004.

4-David Rinrose: *España, 1700-1900: El mito del fracaso*, Madrid, Alianza editorial, 1996

5-Germà Bel: *España, Capital París*, Barcelona, Ed. Destino, 2012.

6-Ginés de Rus and Gustavo Nombela: *Is investment in High Speed Rail socially profitable*? Journal of Transport Economic and Policy, 2007.

7-Gómez-Ibáñez, José and John R. Meyer: *Going private. The international experience with transport privatization*, Brooking Institution, Washington D.C., 1993.

8-González Armada, Carlos*: Problemas de un país llamado España*, Madrid, Calle Almansa, 2011.

9-Herrero García, Miguel: *Ideas de los españoles del siglo XVII*, Madrid, Ed. Gredos, 1996.

10-Kant, Immanuel: *Antropología en sentido pragmático*, Madrid, Ed. Alianza, 1991

11-Le Bon, Gustave: *Leyes psicológicas de la evolución de los pueblos*, México, Editora Nacional, 1973.

12-Marcía Picavea, Ricardo: *El problema nacional*, Madrid, Ed. Biblioteca Nueva, 1996.

13-Montesquieu, C.L: *Del espíritu de las leyes*, Madrid, Ed. Tecnos, Madrid, 1980

14-Recarte, Alberto: *El desmoramiento de España*, Madrid, Ed. La Esfera de los libros, 2010.

15-Tamanes, Ramón: *Para salir de la crisis Global*, Madrid, Ed. EDAF, 2000.

REVISTAS Y PUBLICACIONES

1-Albalate y Gemà Bel: *Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España*, in Revista de economía aplicada, 2011.

2-Germà Bel: *Financiación de infraestructuras viarias: la economía política de los peajes*, Papeles de Economía española, 1982.

3-Lamo de Espinosa, Emilio: *La marca España. Bueno para vivir, malo para viajar*, Economistas. Colegio de Economistas de Madrid, nº 134, marzo 2013.

4-María Aznar, José: *Debate sobre la investidura del candidato a la Presidencia del Gobierno*, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, nº 2, 25 de abril de 2000.

5-Mendoza Gómez, Antonio: *Del ferrocarril al AVE: ¿los mismos errores históricos?*, Revista de Historia, issn1579-353244, nº 45, 2005.

6- Ministerio de Fomento: *Los transportes, las infraestructuras y los Servicios postales*, Informe anual 2008, Madrid, 2009.

7-Rodríguez Zapatero, José Luis: *Una idea actual de España*, Intervención del presidente del Gobierno en el acto de presentación del nº 100 de la Revista *La Aventura de la Historia*. Madrid, 1 de febrero de 2007.

PERIODICOS

1-Chambraud, Cécile : «*Forte baisse du taux de chômage espagnol»*, in le Monde, 29 janvier 2006.

2-El Mundo: *Castellón inaugura su aeropuerto con 150 millones de inversión pero sin vuelos*, 25 de marzo de 2011.

3-El País: *El agujero del aeropuerto de Castellón pasa de 30 a 61 millones de euros*, 13 de septiembre de 2011.

4-El País: *Vueling realiza el primer vuelo comercial desde Lleida-Alguaire*, 5 de febrero de 2010.

5-Luis Pellicer: «*España acabará el año con unos 930.000 pisos nuevos sin vender», in El País*, 15-10-2008.

6-Pilar Riano y Olga Grau: «*Hábitat entra en los juzgados con el segundo mayor concurso de España» in*, Expansión; 29-11-2008.