

## POLÍTICA TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURAS NA DÉCADA DOS NOVENTA<sup>1</sup>

Excmo. Sr. D. JOSÉ BORRELL FONTELLES  
Ministro de Obras Públicas e Transportes

Bos días.

Moitas gracias, moitas gracias a vostedes, a vós, por asistir a esta conferencia e moitas gracias ó Decano da Facultade por terme invitado a pronunciala. O recibimento foi caloroso e espero que a lección que me propoño impartir non desmereza deste recibimento. Agradezo moito a presenza nesta aula universitaria sobre todo ós alumnos da Facultade de Ciencias Económicas, a quen vai dirixida. Tamén agradezo ó Alcalde de Santiago, ó Conselleiro de Obras Públicas da Comunidade Autónoma de Galicia, ó Delegado do Goberno e ó responsable da Infraestructura no Ministerio de Obras Públicas que tivo a ben acompañarme. Pero a Conferencia non vai dirixida a eles; a Conferencia vai dirixida a vós: ós estudantes.

Como lembrou o Decano, eu son Catedrático de Universidade, e hai moito tempo que non piso as aulas activamente como profesor. Seguro que cando volva, vaime ser difícil adaptarme á nova situación da Universidade Española, porque a deixei en 1980, hai 12 anos, aínda que aproveitei case tódalas oportunidades que tiven para volver ás aulas a explicar. Porque creo que a tarefa política ten un enorme compoñente pedagóxico. O responsable político ten, sobre todo, que explicar; explicar por que fai unhas cousas e por ue non fai outras. A política é pedagoxía e a miña experiencia universitaria previa servíume, sen dúbida, de moito á hora de actuar como responsable político. Creo, cada vez máis, que os políticos teremos que intentar explica-las cousas. Digo intentar explicalas, poque non é seguro que teñamos explicacións para case nada.

Hai uns cantos anos podíamos pensar que os nosos fillos, vós, chegaban demasiado tarde a un mundo demasiado vello, onde xa estaba todo definido, onde as referencias eran claras e que corrían o risco de aburrirse. E hoxe pensamos que chegades demasiado axiña a un mundo demasiado novo, no que se perderon as referencias, e onde case todo está por construír. Nós tivemos máis sorte. Nós sabíamos ou creíamos saber, quen eran os bos e quen eran os malos. Había unhas referencias bastantes máis claras. A esquerda e a dereita sabían en que consistían e a quen representaban. Pero todo cambiou tanto e tan á prisa, que é difícil hoxe para un responsable político exercer esta tarefa pedagóxica de orientar á sociedade, e sobre todo ás novas xeracións. Nos anos noventa, no camiño xa do século XXI, estamos penetrando, cada vez máis, nunha etapa caracterizada por uns períodos que se suceden a un ritmo vertixinoso; uns acontecementos moi rápidos e de natureza difícil de prever.

Non sei se tivestes ocasión de follea-lo recente informe do clube de Roma. Nos anos 72-73 causou furor o informe do clube de Roma sobre os límites do crecemento. Agora acaba de publicar outro, onde se define o actual momento histórico, como o momento dunha gran transición, cara uns cambios tan profundos ou máis, como os que se viviron no século XIX no paso dunha sociedade agrícola a unha sociedade industrial.

Hoxe vivimos inmersos na información. A información expándese e invádeo todo, pero invádeo dunha forma desordenada, caótica, eu diría que mesmo inútil, de forma que a mensaxe

é difícil de procesar e de entender. A sociedade enfróntase cada vez máis a problemas máis complexos, onde as palabras sintéticas que iluminaron a acción xestora e política, esas palabras forza, como democracia, liberdade, igualdade, dereitos humanos, xa non serven para aluma-la acción política, porque debaixo delas hai decisións demasiado complexas. Por iso, neste informe fálase da necesidade de substituí-lo binomio experiencia-intuición, a intuición do político e a experiencia do científico, polo binomio análise-planificación, onde o político e o científico terán que aportar cada un o seu, intentando programa-lo futuro.

Neste mundo estamos asistindo á consolidación de tres grandes bloques económicos. Estados Unidos, Canadá e México acaban de asinar un grande acordo para constituír alí un gran mercado. Aínda non se propoñen crea-la moeda única. De feito, non fai falta unha moeda única para crear un gran mercado. Pero ese bloque, desde Alaska ata Centro América, configúrase con esa unión comercial deses tres grandes países, como un dos tres motores do mundo. O segundo é o Sueste Asiático, xente que aprendeu a facer ben as cousas, que están traballando con tecnoloxías importadas do mundo occidental e cunha man de obra moito máis barata que representa un enorme competidor para nós, os europeos, que sómo-lo terceiro bloque. En torno a estes tres bloques, e xunto a un conxunto de países subdesenvolvidos que non acertan a saír do subdesenvolvemento, escribírase a historia do século XXI.

No noso país estamos asistindo a un importante proceso de reestructuración productiva, moi condicionado pola nosa entrada na Comunidade Económica Europea, polo Mercado Único, que está ó outro lado da esquina, pola ampliación da CEE ós países da EFTA, a Unión Moetaria tan difícil, a ampliación da Comunidade ós países do Leste e do Norte de Europa, as tensións migratorias e sociais dos países do Norte de África ou do Sur do Mediterráneo, as afluencias da Europa do Leste, e en menor media de Iberoamérica.

Hai un libro que fai furor en Francia que se chama *O Imperio e os Novos Bárbaros*, onde se mostra o suadoira Europeo, como un territorio asediado polos novos bárbaros, por eses

pobos con enorme presión demográfica que temos moi preto, no Norte de África e no Leste de Checoslovaquia, e en menor medida dos pobos de América Latina, que reverten a emigración do século XIX cara Europa.

Voume referir ó esquema europeo, porque non é posible entende-lo esquema espacial español, sen entende-lo esquema europeo, e dentro deste contexto voume referir a Galicia, sen que en ningún momento queira utilizar esta conferencia para facer unha exposición detallada de cal é a política do Ministerio cara Galicia, senón máis ben para que entendades como esta política se inscribe nun marco moito máis grande.

Como catedrático que son, (agora, chámase a miña asignatura, querido decano, de Fundamentos da Análise Económica; todo cambia, ata os nomes das asignaturas) e desde esta capacidade ou esta condición de catedrático, gustárame compartir convosco algunhas reflexións teóricas acerca do papel que os economistas temos dado no pasado e imos dar no futuro ás infraestructuras e ó desenvolvemento urbano, no contexto da análise económica.

Posiblemente non estarei de acordo ou non estaredes de acordo, alumnos e profesores, con algunhas destas conclusións, pero quero aproveitar-lo feito de estar fronte a un auditorio receptivo, formado por estudantes que han de ser futuros economistas, para reflexionar en alta voz sobre o que os economistas sabemos ou cremos saber acerca deste problema. Ídelo ter difícil como futuros economistas, porque a economía nunca estivo menos segura dos postulados das súas teorías que hoxe. Os economistas sempre soubemos pouco, aínda que aparentamos saber moito, pero hoxe máis ca nunca os nosos postulados e conclusións enfróntanse coa teimuda realidade, que as rexeita e as invalida.

Os economistas asociamos sempre as infraestructuras a un certo papel determinante do progreso económico, aínda que nunca tivemos unha teoría espacial. Sabemos analiza-los acontecementos económicos no tempo; o cálculo de variacións, a teoría do control óptimo, instrumentos matemáticos complexos, que nos permiten estudia-lo devir temporal; permítennos estudia-la economía no tempo. Menos do que cremos, pero en todo caso cunha gran capaci-

dade analítica. Eu era estudante en Stanford, cando pensabamos que, posto que mandáramos unha nave á lúa e eramos capaces de controlar a miles de kilómetros un móbil, ¿cómo non íamos ser quen de controla-la dedución dun sistema moito máis preto, como é o sistema económico? E aplicabamos entón teorías matemáticas complicadísimas, que demostraron a súa inutilidade, intentando deseñar modelos de control dinámico, temporal, da economía.

Digo a súa inutilidade, porque aprendimos desde aquela que, a diferenza dos sistemas físicos, a economía é protagonizada polos homes, que as partículas dun gas non teñen expectativas, e que non saben e non lles importa, ademais, que uns cantos miles de kilómetros máis alá cambien as condicións de presión e temperatura. Pero os axentes económicos si teñen expectativas, e saben ou cren que as cousas van cambiar, ou poden cambiar e reaccionan anticipadamente a este cambio, invalidando a maior parte dos modelos políticos que teñen graves dificultades para incorporar estas consideracións.

Pero, polo menos, temos unha teoría. No campo espacial non temos nin iso. De feito os modelos espaciais da economía, sobre os que se traballou menos que noutros terreos, fructificaron aínda menos. A infraestrutura considerouse como unha categoría macroeconómica. E de feito despois da II Guerra Mundial, e ata os anos 70, a teoría keynesiana que hoxe non está moi ben vista, proporcionou un soporte teórico, e de respectabilidade ás políticas de infraestrutura. Todos estudiastes o modelo keynesiano básico, onde a infraestrutura aparece englobada nese  $G$  maiúsculo do gasto público, corrente e de investimento, do que se extraen as transferencias, consideradas como impostos negativos. Nesa teoría e na súa aplicación está a base do gran crecemento económico dos trinta anos gloriosos que viviu a economía occidental desde o final da guerra ata 1973; os 30 gloriosos, apoiados por unha intervención pública moi importante e un esforzo investidor feito desde os poderes públicos. Aínda que agora esas teorías están en baixa e foron fortemente criticadas, non deixamos de recoñecer que estiveron na base do pensamento económico, e tamén na base da aplicación práctica da política pública.

Despois dos 70 e a principios dos 80, impúxose unha corrente monetarista, nunha variante de nova macroeconomía clásica, que arrastrou a moitas xeracións de rapaces macroeconomistas que incorporaron modelos de expectativas nacionais e chegaron a conclusión da inefectividade da política económica pública e negaron ós gobernos un papel estabilizador.

A España sempre nos chegan as modas cun certo atraso ou as teorías cun certo desfazamento, e posiblemente non nos deamos conta aínda, e desde as facultades sería bo que se canalizara unha incorporación rápida do pensamento económico, que desde fins dos 80, desde hai 4 anos, comezan a aparecer outra clase de modelos con implicacións moi diferentes para a política económica, porque supoñen ou esbozan unha revitalización do papel do Estado.

O primeiro paso dano, na reserva Federal de San Luis, cun documento famoso, de David Aschauer, onde demostra que existe unha correlación importante entre o gasto en infraestructuras e o crecemento da produtividade do traballo. Non hai soamente correlación, senón tamén causalidade. Supóvos enteirados da gran diferenza que hai entre ámbalas dúas cousas. A correlación é un simple fenómeno estatístico, que non implica relación de causa-efecto. De feito hai unha gran correlación entre o número de cegoñas que emigran a Baviera e o número de nacementos en Baviera, pero esa correlación, obviamente, non implica ningunha causalidade. Sen embargo hai causalidades que poden detectarse tecnicamente, e esta é unha delas. Parece que hai un certo consenso a propósito de que a caída da produtividade da economía americana é debida, en boa parte, a que diminuíron moito os ritmos de acumulación de capital público.

Iso dá lugar a unha nova dinámica de investigación, no que se chaman os modelos de crecemento endóxeno, sendo a figura máis destacada un profesor da Universidade de California, en Berkeley, profesor Romer, que despraza a atención curtopracista dos economistas, centrados na estabilización conxuntural, cara un enfoque tendencial da teoría do crecemento. O economista que dominou a escena nestes anos é o economista fiscal e financeiro; o home que ve os fenómenos que resultan da desregulación dos mercados, con masas de

capitais que se desprazan á velocidade da luz, a golpes de tecla de ordenador, dunha parte a outra do mundo, creando fenómenos que hai que seguir no tempo real case ó minuto, ou á hora.

Pero, esta miopía, esta aproximación excesiva ó curto prazo, fixo oculta-lo verdadeiramente importante: as traxectorias. Esas traxectorias e esas tan só se poden deseñar como o crecemento das cidades, no medio prazo. Esta teoría endóxena do crecemento non pretende anticipar cal será o crecemento da economía española en 1993, por exemplo, exercicio no que case sempre se fracasa, porque se está rodeado de multitude de incertezas incontrolables, senón cal pode se-la taxa de crecemento a medio prazo. Preténdese explicar por que uns países conseguen taxas de crecemento e de desenvolvemento importantes, de 5 ou 10 anos, e outros, en cambio, estáncanse e non conseguen medrar e prosperar. Os economistas neoclásicos, dicían que todo é consecuencia da acumulación de factores productivos, e hai dous factores productivos, o capital e o traballo; e o que non se explica co capital e o traballo póneno na conta do desenvolvemento tecnolóxico, que é unha especie de saco onde cabe todo, e non se sabe moi ben o que representa, pero na práctica explica o 50% do fenómeno do crecemento, que é o que non explica a teoría neoclásica tradicional.

Hai que entender qué é iso do proceso tecnolóxico, qué manifestacións ten, qué cousas implica, cómo se pode vulgarizar. Nese proceso de acumulación tecnolóxica, sen dúbida ningunha, a capacidade de desprazar persoas, bens e información de forma rápida e articulada no espacio é un tremendo factor de desenvolvemento. A capacidade que temos de enviar en dúas horas e media, unha persoa, 350 persoas, por superficie, de Madrid a Sevilla, ou de París a Lyon, a través de trens de alta velocidade, ou a capacidade que se ten con enviar toda clase de información a través dun satélite, cambia substancialmente os condicionantes da actividade económica. E desde logo non medra igual a economía en Galicia, se se tardan seis horas ou sete en desprazarse en automóbil desde Vigo a Madrid, que se se tardan 3 horas. Este tipo de factores é o que posiblemente non fora tomado adecuadamente en consideración.

Sen embargo, iso está comezando aparecer agora. O mundo occidental, e as eleccións

americanas o demostran, toma conciencia da situación de degradación xeneralizada no que se atopan as infraestructuras como consecuencia da aplicación de políticas neoliberais, que tiveron como efecto diminuír enormemente o investimento público. De feito, desde os anos 70 ata agora, tódolos países occidentais, agás España e Xapón, diminuíron o investimento en infraestructuras dunha forma moi notable. Só España e Xapón mantiveron un 5% de investimento. En España, concretamente, collímos unha taxa de investimento do 1,9% do PIB en 1980 e actualmente a temos no 5 ou 5,2, segundo se conte.

E é un obxectivo indeclinable desta sociedade, de vós, manter esta taxa de investimento durante os próximos 15 ou 20 anos, se este país quere gaña-lo reto da competitividade con Europa. Isto é o que fixo un goberno socialdemócrata neste país, pero mirémo-lo que fixeron os americanos, por exemplo, durante o Reaganismo. O exemplo americano é paradigmático. O deterioro das infraestructuras en EEUU é alarmante, neste momento os analistas coinciden en dicir que a victoria de Bill Clinton foi, en parte, debida a unha estratexia económica, deseñada moi astutamente na recente campaña electoral, onde ofrece un programa de choque en infraestructuras que vén radicalmente a cambia-lo formulamento da teoría económica dos anos 80, onde se supoñía que era a oferta o "Supply Side", o que fa conducir un desenvolvemento harmonioso. Reagan pensaba que a redución dos impostos en particular para as familias de rendas elevadas, tería o efecto virtuoso de incentivar ós individuos a aforrar e a investir, o que faría posible un maior crecemento económico e que se conseguiría unha maior recadación e unha redución do déficit. Pero a experiencia demostrou que esta teoría non se converteu nunha realidade. Máis ben ó contrario, esa redución de tipos impositivos acompañada dun intensísimo proceso de desregulación financeira, que facilitou un acceso moi rápido ó crédito das familias, ó crédito bancario, en vez de supoñer un aumento do aforro, o que levou consigo un aumento espectacular do consumo, do endebedamento e do déficit comercial sen precedentes na historia económica de EEUU que está na base das actuais tensións recesionistas do mundo.

Aparece Clinton agora neste momento, dicindo que hai que verse con territorio, hai que empurra-la acción pública, e propón un progra-

ma de investimento da orde de 2 billóns de pesetas anuais, 20 mil millóns de dólares nunha rede de comunicación de alta tecnoloxía. Hai unha creba absoluta, hai un cambio absoluto na análise económica e na súa ampliación política.

¿Que decimos de Inglaterra? En Inglaterra as infraestructuras sufriron tamén os rigores das reducións do gasto público da señora Thatcher, unha pretendida substitución do investimento público por investimento privado que buscase a rendibilidade financeira. E aínda buscando esa rendibilidade financeira, o que conseguiron é que o financiamento privado se desinteresara do investimento en infraestructuras porque non son rendibles e que o financiamento público non enchera ese baleiro, porque non había recursos presupostarios. De feito España mantivo un investimento do 5 por cento do PIB e en Inglaterra caeu por debaixo do 2%.

A apelación ó investimento privado en infraestructuras, é en case todas partes un desideratum que non se pode satisfacer, e no caso español, aínda máis. Cando estudiédelos modelos de rendibilidade de investimento tere des que compara-lo  $I$  grande, o  $I$  maicúlo do investimento que se fai cos  $f_i$  cos "flows" de cada un dos anos sucesivos nos que este investimento xera retornos debidamente actualizados. É a comparación entre ese  $I$  grande e a suma dos  $f_i$  futuros o que determinará a rendibilidade dun investimento. Naturalmente canto maior sexa o tipo de interese, esa rendibilidade estará peor condicionada canto máis largo sexa o seu prazo. Un investimento en infraestructuras que mereza este nome, debe ser considerado en 50 anos como mínimo. Hai investimentos que durarán séculos e que os usaremos nós, vós, os vosos fillos e os fillos dos vosos fillos. Eses espacios temporais tan longos preséntanse moi mal para buscarlle unha rendibilidade financeira.

No caso de España, como vos dicía, aínda menos, porque en España, pola nosa orografía, ese  $I$  grande do investimento é moi grande e enormemente elevado. Un quilómetro das auto-vías de penetración a Galicia desde Benavente vai custar ó pé de mil millóns de pesetas. Se ides á exposición das auto-vías, entenderedes o por qué. Porque hai que atravesar por un 25% do percorrido en túneles e pontes, complexos e custosos, un relevo tremendamente difícil.

Construír autoestradas no centro de Europa, as chairas alemanas e francesas, non custa máis alá de 200 millóns de pesetas o quilómetro. As nosas auto-vías son cinco veces máis caras, e por iso ese  $I$  grande, é moi grande e en cambio os  $f_i$  futuros, son pequenos, porque este país é un país moi despoboado, cunha poboación moi dispersa e cuns fluxos de tráfico moi pequenos. Non hai ningún investidor privado, que estivera o suficientemente tolo para acometer practicamente ningún dos investimentos de infraestructuras que se fixeron na década dos 70, xa que se deron conta, a través dunha quebra financeira, que realmente no noso país é difícil aplicar modelos de financiamento dos investimentos que nalgunha parte se fan, pero que a experiencia de Reagan e Thatcher demostran que non son suficientes.

E fronte a iso temos Alemaña e Xapón, Alemaña está lanzada a unha política de investimento nos países de Europa do Leste como nunca fixo ningún país. E non lle importou subir un déficit público da orde do 6 ou do 7 por cento do PIB, superior ó déficit público español, para equipar ese territorio, facelo competitivo e dotalo dos trens, as estradas, a política medio ambiental, as telecomunicacións necesarias para que alí se poida crear actividade productiva, emprego e riqueza.

E Xapón está lanzando o maior programa de investimento público da súa historia, 70.000 millóns de dólares, é dicir, practicamente catro veces máis có que Clinton propuxo en Estados Unidos. Ben é verdade que Xapón, ten un superávit no seu presuposto público e un superávit na súa balanza comercial, e pódese permitir estes luxos, pode xogar ó keinesianismo porque ten un enorme superávit financeiro no sector público e un gran superávit comercial na súa balanza de pagos, mentres que Estados Unidos non ten nin unha cousa nin a outra, e polo tanto, ten que ser algo máis modesto. Pero Xapón vai saír da recesión a través dun programa de choque de infraestructuras de 70.000 millóns de dólares, facendo o que está facendo Alemaña. A propia Comisión Europea hai uns días no *Herald Tribune*, o amigo Delors, lanzaba unha idea suxerente, dicindo que cada país por si só non pode ser keinesiano, porque no mundo sen fronteiras económicas os incrementos artificiais de

demandas prodúcense en fuxidas cara ós sistemas productivos doutros países. Pero quizáis, podémolo ser todos xuntos no ámbito da Comunidade Europea, porque podemos globalizalo esquema de expansión que unha política de relanzamento a través de infraestructuras implica.

Lembraredes que nos 50, 60 (vós tal vez non o lembredes, pero contámosvolo contamos os maiores) se dicía que a revolución non era posible nun só país. Ben, agora poderíamos dicir que o keinesianismo non é posible nun só país, e que para que teña unha virtualidade económica que non conduza a un desequilibrio das economías, como consecuencia do incremento dos déficits, públicos, tería que poñerse en práctica nun conxunto de países.

Por todas estas razóns poderíamos dicir que as infraestructuras están de moda e o país e as súas xentes a reclaman, porque viron o éxito extraordinario que representa algunha das cousas que se fixeron. Reclámanse trens de alta velocidade en todas partes, sexa ou non sexa posible, porque somos conscientes do enorme capital que representa ter unha infraestructura destas características. Reclámanse autoestradas, e estas son posibles en case todas partes, porque somos conscientes de ata que punto non se pode sobrevivir economicamente sen estas redes que articulan o territorio. A comunicación por estrada entre Huelva e Copenhague, que vai estar asegurada dentro de catro días, cando se remate a autoestrada Madrid-Burgos, é un bo exemplo a seguir para vertebral-la península nun eixe atlántico-mediterráneo, que una Ferrol e Vigo coas cidades de Alicante e Valencia, nun gran eixe da diagonal oeste leste de España.

As infraestructuras están de moda, e vano estar aínda máis porque temos que deixar de pensar en distancias curtas. Vós seredes fundamentalmente europeos; non seredes galegos ou españois, seredes europeos. E tedes que empezar a acostumarvos a pensar non en distancias de 500 km., senón en distancias de 3.000 km. que é a dimensión de Europa. Non hai que pensar en termos de mercados de 40 millóns de habitantes, que é a dimensión do mercado español, senón en mercados de 300 millóns de habitantes que é o mercado comunitario. Non hai que pensar en termos do PIB de 50 billóns de pesetas, senón en termos do PIB de 500

billóns de pesetas, que é a dimensión europea. A internacionalización da economía e das finanzas obriga a unha maior comunicabilidade do espazo e iso só se pode conseguir, a través dun esforzo de infraestructuras á altura de tódolos gobernos, rexionais, nacionais, e comunitarios.

¿Cál é o modelo territorial europeo? O modelo territorial europeo é o resultado de forzas moi complicadas: as forzas do mercado por unha parte, e as forzas da acción política pola outra. Eu son dos que non cren que as forzas do mercado poidan resolve-los problemas espaciais. Hai moitas cousas que a economía de mercado non sabe facer. E entre as cousas que non sabe facer, é facer cidades, por exemplo. As grandes cidades do mundo, Santiago entre elas, non son o resultado das forzas do mercado, son o resultado da acción política e cultural dos poderes públicos. Móstoles é o resultado das forzas do mercado, ou Vallecas, e así é un enorme exemplo do que a especulación é quen de facer, se soamente se orienta o urbanismo a través da relación de oferta e demanda. O París de Haussmann non é o resultado dunha forza do mercado; é o resultado da planificación política e da acción pública que vai por diante dos acontecementos.

Pois ben, a ocupación do territorio por unha sociedade non é eficiente, se soamente son as forzas do mercado quen orientan esta ocupación. No caso das finanzas, só co mercado medran máis da conta e crean deseconomías de conxestión, moi superiores ás economías positivas de escala que están na orixe do seu desenvolvemento. E cando o mercado reacciona outra vez e se dá conta de que produciu conxestión, baleira o centro das cidades, convéteas en núcleos terciarios, expulsa á poboación e crea marxinalidade.

Hai un artigo que vos dou, como bibliografía, que é o publicado polo xornal *Le Monde* onde di: "A crise das cidades americanas, unha lección que hai que evitar para Europa". Esta crise, que está convertendo o centro das grandes cidades americanas en verdadeiras xunglas inhabitables como consecuencia desta polarización que busca a rendibilidade, ten que ser substituída por mecanismos de acción pública que teñan en conta algo transcendental en política económica espacial, que é a externalidade, o factor

externo. A relación que hai entre quen merca e quen vende non mostra tódalas consecuencias desta relación. As externalidades, que a teoría dos mercados eficientes non toma en consideración, agás para negalas, son cada vez máis determinantes.

Pois ben, como consecuencia do xogo cruzado da acción pública e a acción privada, temos hoxe en Europa 165 aglomeracións urbanas cunha poboación superior ós 200.000 habitantes que se concentra na dorsal europea, que vai desde Londres ata Milán, pasando polas concas do Ruhr, o Benelux e a Alemaña Central. Aquela é a maior concentración de riqueza e capacidade de poder do mundo. E xunto a este núcleo duro de Europa, están facendo a dorsal europea do arco Mediterráneo que vai por Roma, Milán, Lyon, Barcelona e desde alí cara o interior de España, polo val do Ebro e a cornixa Mediterránea, Zaragoza e Valencia. Este segundo grande eixe de desenvolvemento de Europa vaise vertebrar en torno ás liñas de alta velocidade que descenden polo val do Ródano e se dirixen caras as chairas do Po, e cara as costas españolas e penetran polo val do Ebro cara a Meseta. Despois, un conxunto de zonas, periféricas aínda, que están facendo un enorme esforzo para escapar desta situación, que queren te-lo rango de áreas metropolitanas, que son demasiado pequenas en poboación para selo e que necesitan para podelo ser de investimentos transcendentais en infraestruturas.

Unha destas zonas, que están a cabalo aínda entre o risco da perifricidade e a posibilidade de engancharse ó modelo de crecemento europeo, é o arco atlántico noroccidental: o arco atlántico galego, o norte de Portugal, toda a fachada atlántica de Galicia, e a súa comunicación polo Norte e polo Sur da Cordilleira Cantábrica, cara o País Vasco, a meseta, para enganchar desde alí coa penetración que ten o Mediterráneo, polo Val do Ebro. Para que isto sexa posible, é necesario efectuar extraordinarios investimentos, porque se non se fan no transcurso dos próximos 5 ou 6 anos, ese arco atlántico pode medrar, pero medrará de xeito endogámico, non medrará en sinerxia coa penetración das infraestruturas europeas. Non terá masa crítica. E para facela, hai canto antes que establecer estas grandes infraestruturas de comunicación,

que rachen a barreira natural dos Montes de Lugo e penetren na meseta. Estas son as autovías de Galicia.

Escollémo-la autovía en vez do ferrocarril por dúas razóns. Primeiro, porque non se poden facer tódalas cousas á vez; non hai capacidade financeira suficiente para investir a un tempo en estrada e ferrocarril, cando se ten relevos tan accidentados, distancias tan longas e fluxos de tráfico aínda non demasiado fortes. En segundo lugar, porque para esas distancias e para estes relevos a estrada ten vantaxe comparativa, desde o punto de vista da economía do transporte, con respecto a un modo de transporte que substituíu á dilixencia no século pasado, pero que non é capaz hoxe de competir, salvo que se incorporen tecnoloxías de alta velocidade que son incompatibles con relevos como os que teriamos que salvar.

Esa política de vertebración do territorio, polo norte de Portugal onde o ferrocarril si pode desempeñar un papel máis importante, e de penetración cara a meseta, xunto cun conxunto de actuacións urbanas nas grandes cidades de Galicia, son sen dúbida as actuacións de infraestruturas que necesitamos facer, que van implica-lo compromiso dun investimento de medio billón de pesetas nos próximos catro anos, e que acaban de configura-lo modelo territorial español no contexto europeo. En España a poboación véñse concentrando na costa e nos vales desde o tempo dos fenicios con algunha retirada como consecuencia de avatares históricos e conceptos bélicos, no litoral mediterráneo e o val do Ebro; os grandes eixes de desenvolvemento. O Val do Guadalquivir tomou o relevo neste anos gracias ó seu desenvolvemento agrícola e ós acontecementos da Exposición de Sevilla.

Pero unha vez superados estes acontecementos, é evidente que nós, os responsables políticos deste país, nos enfrontamos a un problema que sería bo que a sociedade española entendera dunha forma intelixente e lúcida. Hai dúas clases de desenvolvemento territorial: o que prima o investimento naqueles territorios de gran potencialidade, é dicir, o que inviste onde é rendible, por caricaturalizalo un pouco, onde hai rendibilidade inmediata, porque hai potencial endógeno (proximidades a mercados, territorios

vertebrados, cidades articuladas), e onde o investimento non fai senón acompañar e propiciar un proceso de desenvolvemento que xa existe. É o caso fundamentalmente da cornixa levantina de España.

E outra clase de política investidora, que trata de evitar que zonas enteiras do país que non teñen ese potencial endógeno de crecemento, non perdan o tren do crecemento. Desde un punto de vista de estricteza de eficacia, de uso óptimo de factores productivos, desde unha visión estritamente económica, habería que apuntarse á primeira estratexia. Non habería que investi-los 150.000 mil millóns de pesetas, que custan as autovías de Extremadura. É un punto de vista estritamente económico, no sentido cuantitativo e non social do termo.

Desde un punto de vista de vertebración do territorio español e dunha aposta pola cohesión interna deste territorio, habería que reparti-lo investimento por igual, de xeito que non fora función do potencial endógeno de cada rexión como se determinaran os investimentos. E iso podería ser moi ineficiente porque poderíamos estar asignando recursos en contra da regra da produtividade marxinal destes recursos, asignándoos dá forma incoherente as súas productividades marxinais e efectuando asignacións ineficientes.

Entre estas dúas posicións límites hai que deseña-lo modelo territorial de España, afastándonos dunha posición que busque só a eficacia, e que nos conduciría ó desequilibrio, e doutra posición que trataría de construí-lo equilibrio, pero que condenaría ó conxunto do país a unha ineficacia global que redundaría en prexuízo de tódalas rexións. Esa política que trata de evitar que o crecemento daqueles que necesitan investimentos de choque e evita que uns investimentos mal distribuídos no espacio estrangulen o crecemento das zonas con gran dinámica, que necesitan salva-la conxestión, porque a conxestión impedralles crecer. É ese punto de equilibrio difícil o que tratamos de conseguir a través dunha política de reparto territorial do investimento que fomente o crecemento de áreas metropolitanas, nacionais e rexionais, e de áreas en período de metropolización como é o binomio Vigo-Pontevedra e A Coruña, pasando por Santiago, no caso de Galicia, ou o eixe Medite-

rráneo prolongado desde Murcia ata Almería que non se lle prolongou xámais, porque non hai bastante potencial, e desde unha óptica plurinacional, o eixe galego-portugués e o corredor da Ruta da Prata que ten que articular verticalmente a metade occidental de España, comunicando Huelva, Badaxoz e Salamanca.

Isto non o faría nunca un empresario movido polo criterio de rendibilidade financeira, nin o faría nunca tampouco un goberno que pense que os factores de produción hai que asignalos en función da súa produtividade marxinal. Só se pode facer desde a vontade de evita-la falta de cohesión do territorio e desde un compromiso polo equilibrio, que sexa coherente e compatible cun esforzo de competitividade do conxunto. Por iso creo que en España temos que evitar que a construción política dun Estado descentralizado se convirta nunha máquina de referencia permantente ó agravio comparativo, desde a premisa de que non se pode facer todo á vez, e que hai que espacia-los investimentos no tempo, de forma que estas poidan deseñar obxectivos secuenciais, primeiro un e despois outro, que sexan coherentes cun modelo distante.

España estivo entregada no 92 en acontecementos universais que proxeccionaron a imaxe do noso país no mundo enteiro: Sevilla e Barcelona. Pero unha vez cubertos estes obxectivos, nos próximos cinco anos, imos reorienta-los investimentos de forma que outras partes do territorio, que non recibiron este enorme esforzo de investimento, poidan ter acceso a unhas infraestructuras, que son a condición inexcusable do seu desenvolvemento, para poderse integrar, de feito, económica e socialmente e non só xuridicamente, no grande espacio europeo que ten que ir desde Fisterra ata o principio das repúblicas que están nacemento como consecuencia do afundimento do imperio soviético.

Esta política de financiamento ten que vertebra-lo espacio europeo, o espacio español e, por suposto, o espacio galego. Eu quero pedila colaboración da Facultade, dos profesores e estudantes de Ciencias Económicas, para que desde o raciocinio, desde a intelixencia, desde a capacidade de contar, poidamos ser capaces de transmitir á sociedade española esta esixencia de equilibrio, de racionalidade e de vontade políti-

ca, na que os economistas temos tanto que facer, porque a fin de contas, serémo-los economistas os que teremos que seguir medindo os custos e os beneficios de cada unha das accións que fagamos. E de todo haberá: custos e beneficios. Non hai ningunha política que só teña custos, ou que só teña beneficios. Como vos decía antes, é moi difícil saber agora, quen é o bo e quen é o malo, porque un e outro están rodeados dun conxunto de factores heteroxéneos que requiren moita máis intelixencia e moito menos dogmatismo e sectarismo ca no pasado, para diferenciais.

Estou seguro de que vós, as novas xeracións de economistas, poderedes contribuír a iso, como o intentáolas vellas xeracións, no noso paso pola Universidade e pola acción política.

Moitas gracias por escoitarme.

#### NOTAS

1. Conferencia pronunciada na Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais da Universidade de Santiago de Compostela o 23 de Novembro de 1992.