

## **COHESION ECONOMICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO EN EL MERCADO UNICO: PROBLEMÁTICA Y POSIBILIDADES DE ANDALUCIA COMO REGION PERIFERICA MEDITERRANEA**

Gervasio Cordero Mestanza

### **1. COHESION ECONOMICA Y SOCIAL Y ORDENACION DEL TERRITORIO EN LA EUROPA DEL MERCADO UNICO Y LA UEM.**

El establecimiento del mercado único y la construcción de la UEM tendrán, muy posiblemente, importantes efectos espaciales e introducirá considerables transformaciones en el mapa productivo europeo. De estos efectos y transformaciones se esperan importantes beneficios a nivel global pero también se generan incertidumbres respecto a su distribución, ya que la eliminación de obstáculos al comercio y a los movimientos de capitales entre áreas geográficas de desigual desarrollo pueden no conducir necesariamente a una convergencia entre las mismas. Por el contrario, pueden incluso agravarse, como ponen de manifiesto numerosos estudios, las diferencias existentes.

La consciencia de este último riesgo y la consideración de que sería muy difícil la construcción de una Europa política y económicamente más integrada desde un incremento de la desigualdad entre sus estados, regiones y habitantes, fueron las razones del compromiso, también plasmado en el Acta Única, de establecer a nivel comunitario una política de cohesión económica y social que evite la cristalización y, más aún, el ensanchamiento de las diferencias entre países y regiones. El punto de apoyo principal de esa política de cohesión ha sido, como es de todos conocido, el reforzamiento de la política regional comunitaria.

Independientemente de la valoración que nos merezca la virtualidad de la actual política regional comunitaria para contribuir a los objetivos de la

cohesión económica y social en el futuro espacio europeo (Cordero, 1990), es indudable que la ordenación territorial de este último, en cuanto configuración de su espacio físico y económico, constituye un nivel de reflexión y un plano de actuación de indudable trascendencia y estrechamente vinculado a la política regional.

En efecto, al existir una correlación de hecho entre las condiciones de la situación geográfica y el nivel de desarrollo económico de los distintos estados miembros y de sus respectivas regiones, parece evidente que ha venido existiendo un modelo jerárquico de funcionamiento. Un modelo en el cual, al difundirse el desarrollo por círculos concéntricos a partir de las regiones urbano-industriales más desarrolladas, las regiones periféricas tenderán a encontrarse en una condición estructural de debilidad y subordinación en tanto prevalezca la lógica de gravitación hacia el centro comunitario respecto a la capacidad de organización del espacio económico propio por parte de estas últimas. Como es lógico, ese modelo se apoya y se reproduce a partir de una ordenación del territorio resultante de la dinámica histórica en que se ha concentrado la concentración espacial de la acumulación de capital. Como también es lógico, en esa ordenación territorial han mediado, obviamente, las políticas, más o menos explícitas y más o menos conscientes, de ordenación de territorio seguidas por las autoridades económicas. Políticas, en unos casos, de simple acomodación o acompañamiento a la dinámica inherente a las fuerzas del mercado y, en otros, de carácter más beligerante al intentar contrapesar los efectos no deseados de dicha dinámica.

En el escenario de la nueva Europa que se perfila es evidente que la mayor integración tendrá, de manera inevitable, un impacto considerable sobre la utilización del espacio físico y la ordenación territorial en la Comunidad. El aumento del tráfico de transportes y telecomunicaciones y los avances tecnológicos en estos campos suscitarán nuevas demandas de redes de infraestructuras a escala regional, nacional y europea. Los movimientos migratorios entre regiones y países así como los probables procesos de envejecimiento de la población comunitaria afectarán a las ciudades, poblaciones y zonas rurales y tendrán importantes influencias sobre la vivienda, la sanidad, la educación y otros servicios públicos. Las decisiones de inversión y ubicación de las empresas no sólo tendrán un

impacto directo sobre la utilización del espacio sino también en el desarrollo de infraestructuras como aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, centros de enseñanza e investigación, etc. Numerosas políticas sectoriales se verán pues implicadas y obligadas a situarse en un marco de referencia distinto al actual, más amplio y más complejo.

En ese marco, parece evidente que el doble enfoque en que deben estar basadas la planificación y la política regional (el que pone el acento sobre la reducción de las desigualdades económicas y el que atañe a la configuración del espacio físico) habrá de tenerse especialmente en cuenta a la hora de la formulación de las políticas concretas a desarrollar tanto a escala regional como nacional y comunitaria.

En la perspectiva de una integración europea apoyada en una mayor cohesión económico y social, adquieren pues una importancia estratégica, desde el punto de vista de la planificación territorial, los siguientes aspectos:

a) Las ciudades y los sistemas urbanos que siendo actualmente los centros motrices del territorio son también las futuras áreas estratégicas donde se localizarán las actividades innovadoras de las que depende la competitividad tanto en el mercado interior europeo como en el mundial.

Muy probablemente, la red urbana europea va a reorganizarse en una dialéctica de agregación y segmentación creciente de subsistemas autónomos aunque coordinados al mismo tiempo, en un todo unitario. Los sistemas de ciudades se caracterizan básicamente por sus conexiones en «redes» derivados de la complementariedad de sus economías y de sus especializaciones funcionales en un marco competitivo de escala europea y mundial. A su vez, ese proceso de integración en redes producirá, probablemente, importantes repercusiones territoriales en tanto que la mayor interacción entre los círculos de la red de relaciones económico-espaciales puede favorecer de manera prioritaria a los centros urbanos más dinámicos, en los cuales están ya produciéndose procesos selectivos de concentración funcional. Ello puede contribuir a una mayor polarización de las funciones estratégicas a escala europea, con graves repercusiones entre las relaciones entre centro y periferia y, consecuentemente, en la situación de las regiones menos desarrolladas (Romita, 1990).

Para hacer frente a estos problemas será preciso desarrollar políticas regionales y urbanas adecuadas, tanto a escala regional como nacional y europea, que eviten el aislamiento de las regiones periféricas favoreciendo su proceso de internacionalización a partir de sus principales ciudades.

b) Las redes de infraestructuras, básicamente las de Transportes, Telecomunicaciones e I+D, que se articulen en el espacio comunitario.

El objetivo de la cohesión económica y social difícilmente podrá ser alcanzado si dichas redes no se configuran de tal manera que se eviten las tendencias centrípetas que, incluso en una Europa con fronteras, han tenido tradicionalmente a penalizar a las regiones menos desarrolladas.

c) La situación de las regiones fronterizas y especialmente de aquellas que podemos calificar de «fronteras externas» de la Comunidad.

Estas zonas deberán desempeñar funciones más complejas y diferentes que las actuales, actuando bien como bisagras (fronteras internas) entre distintos espacios nacionales aún no suficientemente integrados, bien, en el caso de las «externas», como territorios cabecera de las relaciones entre el mercado único europeo y los países extracomunitarios.

## 2. LA PROBLEMATICA MEDITERRANEA EN LA FUTURA ORDENACION DEL ESPACIO EUROPEO: EL CASO DE ANDALUCIA.

Hablar de la problemática y perspectivas de las regiones mediterráneas en la futura ordenación del espacio europeo exige partir de una realidad que, como la actual, viene marcada por una considerable heterogeneidad de situaciones. Así, por una parte, podemos distinguir un primer grupo constituido por las regiones de Liguria, Toscana, Lazio hasta Roma, Veneto, Emilia y Friuli-Venecia en Italia; la de Provençes-Alpes-Cote d'Azur y Languedoc-Roussillon en Francia; la de Baleares, Cataluña y, todavía de forma no consolidada la Comunidad Valenciana, en España. Siendo cierto que entre ellas existen diferencias en tanto que, por ejemplo y en términos de renta per cápita, las italianas se sitúan considerablemente por encima de los niveles medios europeos, mientras las restantes, a excepción de Baleares, todavía no la alcanzan e incluso otras, como la

Comunidad Valenciana, aún están bastante alejadas, comparten todas ellas, sin embargo, un importante rasgo común. Así, la mayor parte de ellas, con la excepción tal vez de Provençes-Alpes-Cote d'Azur en Francia, se configuran claramente como prolongaciones y/o ramificaciones de los grandes ejes Norte-Sur a través de los cuales se articulan los centros de gravitación de la economía europea.

Por otro lado, se puede distinguir un grupo compuesto por el conjunto de las regiones griegas, las de Campania, Calabria, Puglia, Abruzzi, Marche, sur del Lazio y Sicilia en Italia; Murcia y Andalucía en España, que comparten claros rasgos de periféricidad y de considerable atraso económico en relación a los estándares comunitarios.

Plantearse cuáles son las perspectivas de las regiones mediterráneas en el contexto de la ordenación del territorio europeo que se derive del Mercado Unico y valorar sus repercusiones en términos de una mayor o menor cohesión en el espacio comunitario obliga, de alguna forma, a plantearse distintos escenarios posibles a cuya materialización no serán jamás ajenas las políticas que se desarrollen tanto a nivel nacional como comunitario.

Un primer escenario sería el de una Europa que se sigue construyendo de Norte a Sur a partir de los impulsos del Norte y a través de una dorsal que desde Londres a Milán pasando por Bélgica, Alemania y noreste de Francia. Una gran dorsal alrededor de la cual se sitúan los grandes centros de decisión e innovación, las grandes infraestructuras de comunicación y las mayores reservas de capitales y a la cual continuarán articulándose, como prolongaciones, el primer grupo de regiones mediterráneas a las que hemos aludido. El que dicha articulación tenga un carácter más o menos subordinado que en la actualidad dependería, entre otros aspectos, del mayor o menor aprovechamiento de las posibilidades existentes de una intensificación de las vinculaciones entre Cataluña y el Levante español con las regiones mediterráneas francesas y, sobre todo, con las más desarrolladas italianas. Para las regiones del otro grupo, las que no son prolongaciones de esos ejes dorsales y, por tanto, de periféricidad más acusada, las dificultades para una inserción favorable en el desarrollo e integración europeos pueden verse agravadas.

Las implicaciones para la cohesión económica y social de un escenario como el aludido no serían,

obviamente, muy positivas. Junto a las bolsas de prosperidad ya existentes, la situación de las más periféricas y, con ellas, las de las regiones interiores próximas, difícilmente podría mejorar. En conjunto, pocas vinculaciones nuevas podrían establecerse entre el este y el oeste del Mediterráneo, para articular realmente el denominado «arco mediterráneo» (Romita, 1990).

Un segundo escenario, más positivo, sería aquél en que a la lógica de estructuración Norte-Sur dominante venga a añadirse, no a sustituir porque no es esa la cuestión, una lógica este-oeste en el Sur europeo que permita articular en la práctica lo que podemos denominar una región euro-mediterránea que se prolongue desde Grecia hasta Portugal. Una región euromediterránea articulada a partir de la corona de ciudades del arco mediterráneo susceptibles de formar un conjunto estrechamente vinculado a través de intercambios crecientes apoyados en mayores complementariedades productivas y favorecidos por una adecuada red de comunicaciones e infraestructuras de transporte. Una región euromediterránea en la que, aún en las condiciones de mayor integración con el resto de Europa que se derivarán del establecimiento del Mercado Unico y de la UEM, puedan desplegarse lógicas propias de desarrollo y de ordenación del territorio que eviten la agudización de las disparidades en este nuevo marco y contribuyan, desde esa perspectiva, a la cohesión económica y social. Como es lógico, la primera condición para que tal escenario de mayor interdependencia e integración de las regiones mediterráneas pudiera concretarse es la puesta en práctica de políticas regionales y de ordenación del territorio vigorosas y adecuadamente orientadas (Gaudemar, 1989).

Llegados a este punto, cabe el preguntarse cuáles son las líneas básicas de las políticas a seguir en el caso de Andalucía dada su problemática y sus potencialidades de desarrollo ante los retos derivados del nuevo contexto definido por el establecimiento del Mercado Unico y de su inserción en la macroregión mediterránea europea. No obstante, antes de responder a esa pregunta es conveniente referirse, aún de forma sucinta, al carácter de esa problemática y potencialidades así como al modelo de desarrollo deseable para la región.

En la actualidad, Andalucía presenta una situación muy particular al respecto, caracterizada por la combinación de una problemática que permite calificarla

de región geográfica y económicamente periférica junto con una considerable gama de potencialidades que, adecuadamente explotadas, pueden hacer de ella un componente de notable peso y relevancia en la región euromediterránea y favorecer su inserción favorable en el marco del Mercado Único Europeo.

Así, desde el punto de vista de su situación y problemática actuales se nos aparece en, primer lugar, como una de las regiones con menor renta per cápita de Europa al presentar en la actualidad un PIB/habitante equivalente al 57,4% de la media comunitaria (únicamente hay dieciocho regiones europeas de un total de 171 con una peor situación relativa). Como es lógico, esa situación no es sino consecuencia de la acción de una serie de factores y estrangulamientos socioeconómicos condicionantes y limitativos de su desarrollo. Por citar y describir sucintamente algunos de los más significativos, destacaríamos los siguientes:

– Una tradicionalmente débil articulación territorial interna y externa y un sistema territorial escasamente eficiente que han repercutido y aún repercuten negativamente tanto sobre una vertebración adecuada de su mercado interior como en la propia inserción de la región en el mercado nacional y europeo. Así, la deficiente red de transportes y comunicaciones que tradicionalmente ha afectado tanto a la accesibilidad externa de la región como a la articulación interna del propio territorio andaluz ha conducido a importantes desequilibrios en el acceso a los mercados y en el coste de los bienes y servicios producidos. Contribuyendo así a la ruptura de la necesaria interdependencia económica deseable tanto entre las distintas áreas de la propia región como con el exterior de la misma (Junta de Andalucía: Consejería de Hacienda y Planificación. 1989).

– A su vez, dichas insuficiencias, junto a las también graves carencias en materia de infraestructuras y equipamientos colectivos de los núcleos urbanos, han venido dificultando tradicionalmente la articulación y desenvolvimiento funcional de un sistema territorial, que, apoyado en el papel motriz y difusor del crecimiento de dichos centros urbanos, permita articular un desarrollo autocentrado y sostenido de la economía de la región.

– Las graves deficiencias de su sistema productivo, dada su escasa diversificación y su débil base industrial. En efecto, la escasa diversificación de la

actividad productiva con un todavía excesivo peso del sector primario (que emplea aún un 14% de la población ocupada), un posiblemente hipertrofiado sector servicios (que genera casi el 60% del VAB regional), como consecuencia de un desarrollo poco equilibrado, y un muy débil sector industrial (que aporta únicamente un 30% del VAB regional) constituyen un estrangulamiento para el desarrollo de la región. A su vez, la débil articulación interna de su propio sector industrial, en el que sólo el complejo agroalimentario es un subsector aceptablemente integrado, dificulta la propagación de los efectos difusores de los subsectores y actividades más dinámicas haciendo muy vulnerable el conjunto de la economía andaluza.

– Una insuficiente base tecnológica y un escaso potencial de desarrollo científico-técnico, que dificulta tanto el aprovechamiento de todas las potencialidades competitivas de aquellos sectores en los que ya goza de unas considerables ventajas comparativas (agricultura, industria agroalimentaria, turismo y servicios personales avanzados, etc.) como de otros que, no obstante sus características de «industrias de enclave», (sector aeronáutico, componentes electrónicos de la industria automóvil, electrónico e informático, fertilizantes, etc.) presentan un aceptable grado inicial de implantación, así como también el de todos aquellos otros subsectores y ramas auxiliares de unos y otros que, en la perspectiva de un tipo de desarrollo más autocentrado, podrían experimentar un significativo despliegue.

Así, por ejemplo, los gastos en I+D en Andalucía por cada 10.000 habitantes (incluyendo los correspondientes tanto los realizados en empresas como en universidades y organismos dependientes de las Administraciones Públicas) ascienden únicamente a 2,18 millones de pesetas siendo, por lo tanto, netamente inferiores a los realizados en las CC.AA. de Madrid (18,6), País Vasco (7,4), Cataluña (5,3) y Navarra (4,7) y también, aunque en menor medida, a los de Castilla y León (3,5), Aragón (3,3) y Asturias (3,2). A su vez, en Andalucía el número de investigadores por cada 1.000 habitantes (2,4) es muy bajo y sustancialmente menor que en los casos de Madrid, Murcia, Cantabria, Asturias y Canarias. Por su parte, si atendemos al esfuerzo tecnológico realizado en la región (en términos de Gastos I+D/Valor Añadido Regional) el correspondiente a Andalucía es únicamente de un 0,35%, claramente inferior a los correspondientes a Madrid (2%), País Vasco,

Cataluña, Navarra, Castilla y León, Aragón y Asturias (Saénz, A. y Manzanedo, J. 1991). Obviamente, estas cifras adquieren toda su dimensión explicativa cuando se ponen en relación con el escaso peso que, respecto al PIB nacional, reviste comparativamente en términos internacionales el esfuerzo tecnológico realizado en el conjunto de España.

El escaso nivel de cualificación de su capital humano, que se convierte en un grave obstáculo para el aprovechamiento de las potencialidades de desarrollo de la región. Aún en la actualidad, cerca del 35% de la población de más de 16 años carece de estudios, sólo un 40% ha terminado estudios primarios, únicamente un 10% ha finalizado estudios de segundo o tercer grado de F.P., y los titulados universitarios de grado medio y superior suponen únicamente un 5,3%. El bajo nivel de instrucción también queda reflejada en la cualificación profesional de los desempleados: la población en paro en 1990 estaba caracterizada por el elevado peso de los parados sin estudios o con estudios primarios sin certificado (un 30,2%), quince puntos porcentuales por encima de la media nacional. A esta situación vienen a añadirse los todavía considerables déficit existentes en determinados equipamientos sociales (cultura, vivienda, sanidad, etc.) que influyen, asimismo, muy negativamente en las condiciones del «capital humano» que es, en última instancia, el factor decisivo en el progreso de una sociedad.

Enunciados algunos de los principales factores condicionantes y limitativos del desarrollo de Andalucía, que ilustran también su caracterización como región periférica en el contexto de la macroregión euromediterránea, no pueden obviarse, sin embargo, las importantes potencialidades que pueden favorecer tanto su inserción favorable en dicha macroregión como el aprovechamiento de determinadas posibilidades brindadas por el establecimiento del Mercado Único.

A tales efectos, deben tenerse en cuenta realidades como la considerable dinamicidad que viene experimentando la economía andaluza a lo largo del decenio y, fundamentalmente, a partir de 1982. Así, su producto regional creció a partir de 1982 por encima de la media española y entre 1985 y 1989 lo hizo a una tasa media anual del 9,2% mientras que su nivel de productividad, en términos de VAB/ocupado, creció, para el conjunto de su sistema productivo, en un 14,6% de tasa media anual

durante el periodo 1982/88, y en los sectores primario y secundario a tasas del 16,6 y 16,1 por ciento, respectivamente.

De otra parte, deben tenerse presentes las considerables ventajas comparativas de que goza en un número no desdeñable de actividades. Así, en la agricultura, amplias zonas de Andalucía ofrecen una combinación óptima de fertilidad del suelo y clima para el desarrollo de una agricultura de punta en los sectores de mayor demanda en Europa y de una potente industria agroalimentaria, mientras que las posibilidades en el área de la acuicultura, ya puestas de manifiesto por ejemplo en la zona de Huelva con unas líneas de especialización muy adecuadas a las tendencias dominantes del mercado, son también notables. Asimismo, en una fase histórica en la cual el carácter de las nuevas tecnologías de producción, y comunicación están comenzando a alterar las tendencias hasta ahora dominantes respecto a las elecciones de localización de la actividad productiva, Andalucía puede ofrecer, si se resuelven determinadas carencias en materia de infraestructuras y equipamientos, una combinación adecuada de alguno de los factores que determinan las decisiones de localización de las inversiones. Factores que posibilitan una dinámica al respecto similar a la experimentada en los últimos años en zonas como el denominado eje de desarrollo del Mediterráneo y, muy específicamente, en el Levante español.

A la luz de los principales estrangulamientos y potencialidades mencionados, se plantea la pregunta de cuáles son las líneas básicas del modelo de desarrollo de la región en el marco de un sistema mundial cada vez más interdependiente que, en su caso, se traduce en una primera y decisiva inserción en la Comunidad Europea del Mercado Único que se configura como el marco obligado de referencia.

En este sentido, un modelo alternativo al poco deseable de una acentuación de su perifericidad bajo las características de una economía fuertemente asistida a través de la redistribución de recursos desde España y desde Europa, sería el de una economía más diversificada, donde la competitividad de las empresas localizadas en Andalucía les permitiera ganar cuota en los mercados europeos dando lugar a una espiral de crecimiento en la cual la mayor renta generada a través de esa superior competitividad externa permitiera la propia expansión del mercado interno (Castells, 1989).

Como es obvio, una cuestión que se suscita de inmediato es cuáles son las precondiciones básicas para que ese modelo de desarrollo, que exige ineludiblemente una muy superior penetración en las empresas andaluzas en los mercados europeos de alto valor añadido (tanto en lo que se refiere a productos agrícolas como industriales y de servicios), pueda, efectivamente, tener lugar. Como corolario de la misma también cabe plantearse, a tales efectos, si la estrategia de política regional y ordenación territorial que están siguiendo los distintos poderes públicos implicados contribuye o no a la creación de dichas condiciones básicas.

### **3. CONDICIONES BASICAS DEL DESARROLLO DE ANDALUCIA Y POLITICA REGIONAL**

La apuesta por un modelo de desarrollo como el apuntado exige en primer lugar, además de una más completa articulación del mercado interno regional, la plena integración física de Andalucía tanto con el mercado nacional como con el espacio económico europeo y los principales centros decisionales mundiales. Estos objetivos suponen resolver en manera adecuada las conexiones externas de la región, apoyándose en el corredor de transporte del Valle del Guadalquivir y el corredor litoral del Levante completado con las conexiones Norte-Sur entre ambos en el centro de la península, mejorar la articulación interna Este-Oeste de la región, elevar los niveles de accesibilidad entre los núcleos del sistema de ciudades mejorando la capacidad de la red que los relaciona, así como incrementar, de manera especial en las zonas más dinámicas con mayor presencia de los sectores económicos actual o potencialmente más exportadores, la capacidad de la red de Telecomunicaciones avanzadas. En este sentido, hay que destacar que las nuevas tecnologías en materia de transportes y telecomunicaciones, incluyendo en los primeros los sistemas de información necesarios para su idóneo funcionamiento, pueden permitir una aceleración del proceso de articulación espacial de una región periférica como Andalucía en los espacios dominantes a escala europea.

En el marco de la política regional y ordenación del territorio de las Administraciones Públicas más inmediatamente implicadas, las actuaciones ya emprendidas, que tendrán su continuación en los próximos años, se inscriben y responden en medida

más que aceptable, teniendo en cuenta las limitaciones presupuestarias siempre existentes, a las exigencias planteadas en ese dominio. En efecto ya en el plan de Desarrollo Regional de España 1989/93, las inversiones previstas en materia de Transportes y Comunicaciones por la Administración Central, Autonómica y de empresas públicas como Telefónica superaban el billón de pesetas para el mencionado periodo. Las actuaciones contempladas en los diferentes planes Nacionales de Carreteras, de Ferrocarriles con el eje de alta velocidad Sevilla-Madrid que podrá verse ampliado posteriormente con el Madrid-Barcelona-Francia, las nuevas conexiones aéreas de carácter regular de las principales ciudades andaluzas con algunas de las «grandes ciudades globales» del mundo, así como una nueva red de telecomunicaciones avanzadas (pensemos a título de ejemplo en las actuaciones al respecto contempladas en el proyecto Cartuja-93) capaz de organizar una red telemática continua en la que estén integradas todos los principales medios de innovación y las empresas usuarias de los servicios, son los principales hitos de una estrategia de articulación territorial a escala regional, nacional y europea, que el sector público está, y continuará desarrollando en los próximos años. A fin de asegurar, en el transcurso de la presente década, una completa articulación del territorio andaluz con la economía europea y sus principales centros de decisión.

Junto al establecimiento de una adecuada infraestructura de comunicaciones, la mejora sustancial de otras infraestructuras de apoyo a la actividad económica y de los principales equipamientos y servicios sociales (Sanidad, Vivienda, Cultura, Educación, etc...), constituye otro requisito previo para un desarrollo competitivo en cuanto que se trata de factores que permiten tanto mejorar la eficiencia de su sistema territorial andaluz a través de su red urbana, como elevar la cualificación de su «capital humano» y, también, maximizar su capacidad de atraer inversiones en la presente década.

También en este área el esfuerzo inversor de las Administraciones Central y andaluza así como de las empresas públicas es enormemente significativo elevándose a novecientos mil millones de pesetas (cerca de un 35% de las inversiones totales) las previstas por estos entes inversores para el periodo 1989/1993. Si bien es cierto que con dichas inversiones no se podrán cubrir de manera total los importantes déficit acumulados en estas áreas en

Andalucía, es indudable que van a suponer unos importantes pasos adelante que, si en aras de una mínima coherencia estratégica son continuados y profundizados a lo largo del decenio, contribuirán, sin duda, a configurar los requisitos básicos precisos que, en este orden de cosas, exige el modelo de desarrollo que se pretende impulsar.

Otra de las condiciones o requisitos previos para una estrategia de desarrollo basada en un incremento sustancial de la competitividad externa de las empresas radicadas en Andalucía es la constitución de un tejido económico más diversificado y generador de un mayor valor añadido. No obstante, en ese tejido económico pueden y deben mantener un peso muy destacado dos sectores actualmente muy significativos en la estructura productiva andaluza como son el complejo agropecuario-industria agroalimentaria (incluyendo en el mismo la acuicultura y la pesca) y el turismo y los servicios personales avanzados, siempre y cuando experimenten las transformaciones precisas para generar un mayor valor añadido. En ese sentido, la capacidad de los mismos para incorporar las nuevas tecnologías emergentes en los ámbitos de la producción, gestión y conexión con los mercados será determinante para las posibilidades reales de transformación. Así por ejemplo, resulta fundamental el acceso de la agricultura a las innovaciones de la biotecnología, así como de las empresas a la telecomunicación directa con los mercados a la informatización de la gestión y a la capacidad real de utilización de las nuevas redes de transporte aéreo y terrestre que posibilitan la reducción del actual distanciamiento de los principales mercados europeos. En el caso del turismo, la explotación de un turismo más desestacionalizado y generador de mayor valor añadido deberá venir acompañando de un incremento cuantitativo y cualitativo de la informatización de las empresas que permita el acceso más directo a los mercados de clientela disminuyendo así el control de los tour-operators y evitando, por lo tanto, la evasión al exterior de la región de una buena parte del valor añadido en ella generado (Castells, 1989).

En lo que se refiere a la diversificación del tejido económico y desde el punto de vista de la industria, pueden entreverse posibilidades de formación de tres complejos de alto valor añadido, que posiblemente van a seguir siendo de «demanda fuerte» en los próximos quince o veinte años y para los que ya existe o existirá a corto plazo una base inicial en la

región, Sector Aeronáutico, en el que alrededor de CASA se ha desarrollado una considerable red de pequeñas y medianas empresas auxiliares, componentes electrónicos del automóvil en la Bahía de Cádiz con potencialidad de originar la constitución de un complejo electrónico-plástico que incluso puede tener efectos beneficiosos sobre la industria química de la región, y un complejo electrónico-informático-telecomunicaciones a partir básicamente del polo inicial de Málaga y del desenvolvimiento del Proyecto Cartuja-93, en Sevilla.

En cualquier caso, el requisito para el crecimiento de estos sectores es su capacidad de incorporación de las nuevas tecnologías en sus procesos productivos y, en particular, los componentes microelectrónicos e informáticos avanzados para los cuales deberá configurarse en Andalucía un sector productivo capaz de abastecer a aquellos. Lógicamente, alcanzar dicho objetivo exige romper el círculo vicioso predominante según el cual los mercados para este sector son sólo potenciales dada la baja competitividad tecnológica de las empresas andaluzas y según el cual, a su vez, esta baja competitividad, responde a la inexistencia de un tejido productivo de nuevas tecnologías (Castells, 1989).

Por dichas razones, la actuación dinamizadora del sector público tanto a través de iniciativas en el área de la demanda o a través de programas de difusión y modernización tecnológica (por ejemplo en materia de telecomunicaciones, informatización, extensión de la biotecnología para el sector agrícola), como de la oferta (investigación, educación, formación profesional, infraestructuras técnicas, etc...), adquiere una importante significación. Se trata, en definitiva, de contribuir al establecimiento de un entramado de formación del capital humano y de investigación de carácter estratégico que permita generar los medios de innovación imprescindibles para impulsar el modelo de desarrollo considerado a través de la articulación de los centros de I+D de las principales empresas, centros públicos de carácter investigador, Universidades e Institutos u Organismos dedicados a tareas de difusión tecnológica.

Las inversiones previstas en el PDR de España 1989/1993 por la Administración Central y Autonómica y las empresas públicas dependientes de la primera en materia de inversiones públicas en infraestructura productiva en las áreas de industria y turismo, de transferencias al sector privado en este

tipo de actividades y de gasto público en I+D alcanzan prácticamente los 400.000 millones de pesetas en el periodo considerado. Aunque posiblemente todavía insuficiente para los fines perseguidos, ese esfuerzo inversor, que deberá ser mantenido a lo largo de la presente década y en cual las actuaciones inscritas en el proyecto Cartuja'93 revisten un papel emblemático, supone un salto cualitativo respecto a épocas anteriores y es expresivo de la importancia que las distintas Administraciones Públicas otorgan a los objetivos de diversificación productiva y modernización tecnológica inherentes a la estrategia de desarrollo planteada.

Una adecuada articulación espacial del propio territorio andaluz y de éste con los mercados nacional y europeo, una mayor eficiencia del «sistema de ciudades» a través de la sustancial mejora de la infraestructura de Transportes y Comunicaciones y de otras infraestructuras económicas y equipamientos sociales, un avance sustancial en el nivel de cualificación del «capital humano», así como la constitución de un tejido económico más diversificado y generador de un mayor valor añadido a través de la incorporación de las nuevas tecnologías son, por lo tanto, los ejes básicos de la política regional y ordenación territorial que, en aras de una inserción favorable de Andalucía en el Mercado Unico facilitadora de un profundo cambio en su actual «status» de región periférica mediterránea, desarrollan y pretenden seguir desarrollando los poderes públicos.

## **BIBLIOGRAFIA**

CASTELLS, Manuel (1989): «Nuevas tecnologías y Desarrollo Regional: Elementos de Reflexión con Andalucía como punto de referencia». En «Política Regional en los años 90». Madrid. Ministerio de Economía y Hacienda.

CORDERO, Gervasio (1990): «La Política Regional Comunitaria: características y repercusiones sobre la española». Madrid. Economistas nº 45-46.

GAUDEMAR, J.P. de (1989): «Una dialéctica Norte-Sur en las Políticas Regionales» en «Política Regional en los años 90». Madrid. Ministerio de Economía y Hacienda.

Junta de Andalucía (Consejería de Hacienda y Planificación) (1989) «Programa de Desarrollo Regional 1989-1993». Sevilla. Junta de Andalucía.

ROMITA, P.L. (1990): «Ordenación del Territorio y Nuevas Políticas Regionales». Informe de Apertura de la Segunda Reunión de Ministros Comunitarios sobre problemas de Política Regional y Ordenación Territorial. Turín. Actas de la Reunión.

SAENZ, A. y MANZANEDO, J (1991): «Infraestructuras educativas y tecnológicas en las CC.AA. Españolas». Madrid. Documentos de Trabajo de la Dirección General de Planificación del Ministerio de Economía y Hacienda.