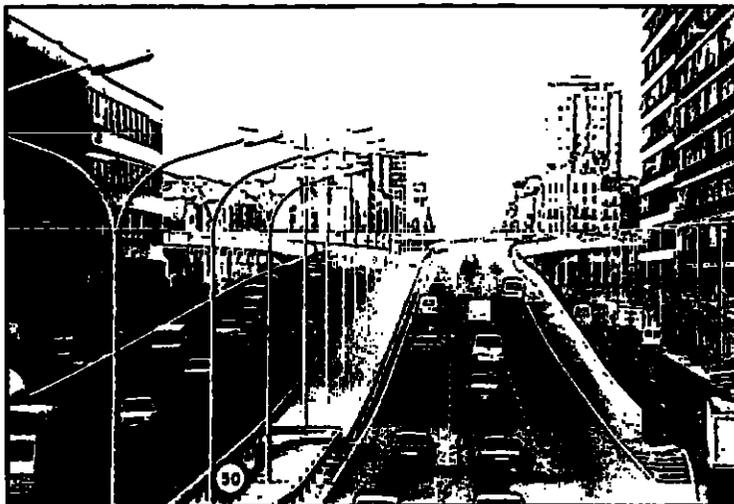


En torno al mito de las infraestructuras

como motor del desarrollo económico

Alfonso Herranz Loncán*



El mito al que se refiere el título no es una creación contemporánea. La idea de las infraestructuras como una fuerza con la virtud, por sí misma, de iniciar procesos de desarrollo ha revestido rasgos típicos de «mito» desde hace al menos siglo y medio. La fiebre ferroviaria del siglo XIX o la sacralización del regadío a principios del XX constituyen dos buenos ejemplos de la fuerza que ha tenido el mito en España: en ambos casos, las infraestructuras se percibieron, casi sin discusión, como solución definitiva a los problemas del país, y como tales entraron a formar parte del discurso político de la época.

Este mito nunca extinguido, aunque en estado de hibernación durante algunos períodos, ha revivido durante los últimos quince años. Así ha ocurrido en todos los ámbitos; entre los economistas, en la opinión pública y sobre todo en el discurso político, ha vuelto a hablarse con insistencia del pa-

pel central que las infraestructuras desempeñan en el crecimiento de la competitividad de un territorio. La inversión pública en infraestructuras se ha considerado así uno de los instrumentos esenciales para mejorar la productividad de una economía, junto a las inversiones relacionadas con el capital humano. Los dos términos de moda, «competitividad» y «convergencia», han servido de base a un discurso constructivista a ultranza, que ha adquirido sus expresiones más extremas en los documentos político-económicos emitidos por las diferentes instancias administrativas. Desde el *Libro blanco de la Comisión Europea sobre crecimiento, competitividad y empleo* a textos de escala comarcal,¹ hay un objetivo común de las actuaciones públicas: la competitividad. Y un instrumento privilegiado para alcanzar ésta: la construcción de grandes activos públicos.

Si se analizan con atención estos textos político-económicos, se observa que la insistencia en la política de obras públicas como generadora de crecimiento contrasta con el tratamiento rápido y descuidado que se hace de otros factores, como la cualificación de la mano de obra, el desarrollo tecnológico, las mejoras en la gestión empresarial, etc.

*Universitat de Barcelona

¹ Véase un ejemplo reciente en el Pla Estratègic del Baix Llobregat. El objetivo de ese texto es, en principio, proponer medidas concretas para el desarrollo económico de esa comarca catalana. Sin embargo, en la práctica acaba consistiendo en un largo repertorio de obras públicas.

¿Cuál es la causa del privilegio de este factor de crecimiento sobre otros dentro del discurso político? Desde luego, no la teoría económica dominante, lastrada en la actualidad por una fuerte incertidumbre en lo que respecta a la explicación de los procesos de crecimiento a largo plazo. Es más adecuado buscar la explicación en ámbitos externos a la teoría y, muy en concreto, en la ausencia de distinción entre construcción de obras públicas y propaganda política. Las obras públicas (y de ello han sido muy conscientes los regímenes dictatoriales) constituyen un excelente medio de legitimación, gracias a su visibilidad, que las convierte en testimonio directo de los logros de cada gobierno. Esta cualidad influye indudablemente en el tipo de infraestructuras que se prefieren: obras de gran tamaño y espectacularidad, teatrales y creadoras de escenografías, como los pantanos franquistas, el tren de alta velocidad o el complejo urbanístico construido en Barcelona a raíz de los juegos olímpicos de 1992.

Un instrumento de legitimación, por otro lado, que puede ponerse en marcha e interrumpirse con relativa facilidad. Es bien sabido que el sector de la construcción, en contraste con otros sectores productivos, puede ser reconvertido periódicamente de forma relativamente indolora para los responsables políticos. La construcción es un sector formado por empresas sin un gran volumen de activos, que subcontratan las obras en paquetes reducidos y emplean a una masa de trabajadores en condiciones precarias y mal organizados. Esto hace que la política de infraestructuras sea un recurso relativamente adaptable a las exigencias coyunturales del presupuesto, en contraste con otras políticas de crecimiento que exigen una actuación continuada.

Pero la explicación del privilegio de la obra pública dentro de la política de crecimiento no se agota aquí, sino que tiene una segunda vertiente. La construcción de infraestructuras, en contraste con los otros factores de crecimiento, está vinculada directamente a grupos de interés bien definidos y mejor organizados. El conocido en España como «partido del cemento» (el de las grandes constructoras, las eléctricas y la gran banca) ha sido el primer beneficiario de esta política desde siempre, pero de una forma sorprendentemente continuada desde los años de la Dictadura de Primo de Rivera. Su capacidad permanente de influencia política (por su-

puesto acentuada durante las etapas dictatoriales) se ha traducido en una elevada propensión constructora de las sucesivas administraciones, entreverada de casos de corrupción. Pero también se ha traducido, coincidiendo en esto con el sesgo impuesto por el objetivo propagandístico, en una tendencia a favorecer la gran construcción sobre la actuación discreta.

La confluencia entre el uso propagandístico y la influencia política del «partido del cemento» ha llevado a situaciones extremas, en que los efectos propiamente económicos de las infraestructuras llegan incluso a desvanecerse. La triste evolución de la política hidráulica española es uno de los campos en que más claramente se ha visto la subordinación de la actividad constructiva a objetivos espurios. Mirada globalmente, esta política empezó a perder racionalidad económica a partir de los años 60, cuando comenzaron a construirse grandes embalses más allá de la capacidad de los sistemas hidroclimáticos de cada cuenca.² Y en un plano más concreto y de actualidad, la continuidad en la construcción de la presa de Itoiz, en el Pirineo navarro, que de acuerdo con las últimas sentencias judiciales no podrá ser utilizada legalmente más que en una proporción mínima de su capacidad, es un buen testimonio de la distancia entre las causas reales de la construcción y los objetivos económicos aducidos *ad hoc* para justificarla.

Por todo lo anterior, es comprensible que el discurso político acoja y potencie con agrado y unanimidad la creciente resurrección, en el ámbito científico, del mito de las infraestructuras como factor de crecimiento económico. De hecho, es difícil determinar la dirección de la causalidad entre este revivir científico y los intereses políticos siempre presentes detrás de la obra pública. Mucho más cuando existe una clara vinculación entre los discursos científicos «refundadores» del mito y las instituciones.

Dentro de la *mainstream* de la ciencia económica, el renacimiento del interés por las infraestructuras se ha producido en el contexto de la etapa de crisis iniciada en los años 70 y de la atención subsiguiente hacia el largo plazo y los factores de oferta como clave de la competitividad y el crecien-

² Fernández, M. y Llamas, M. R. (1996).

to. Una nueva orientación teórica, la centrada en la oferta, que culminó a finales de los 80 con el desarrollo de las nuevas teorías del crecimiento económico. En esos mismos años, aunque de forma relativamente independiente, surgieron los primeros análisis empíricos sobre el impacto de las infraestructuras en el crecimiento.

Sin ser el primero de estos trabajos,³ el de Aschauer ha sido sin duda el más influyente, tanto por lo ambicioso de sus objetivos como por la contundencia con que presenta sus resultados. En su texto más citado, Aschauer señala que una causa explicativa fundamental del freno experimentado por el crecimiento norteamericano a partir de los años 70 fue la reducción de la inversión pública no militar. Como demostración de su tesis, Aschauer presenta los resultados de la estimación de una función de producción neoclásica de tipo Cobb-Douglas, en la cual distingue entre capital privado y capital público (excluido el militar), obteniendo para este último una elevada elasticidad estimada (concretamente, 0,39). De acuerdo con este resultado, un incremento del 1% en la dotación de capital público supondría un crecimiento de la productividad de la economía norteamericana del 0,39%.⁴ Un resultado sin duda impresionante y que no cayó en saco roto. Los argumentos de Aschauer entraron a formar parte del programa demócrata, como una de las bases del ataque a la política económica de la era Reagan-Bush, dentro de la campaña que dio la victoria a Clinton en 1992.

Científicamente, el artículo ha tenido un alud de imitadores. Se ha medido la relación entre infraestructuras y crecimiento en un gran número de áreas industrializadas de todo el mundo, sustentándose por lo general la opinión de que allí donde crecen las infraestructuras crece más la productividad.

La unanimidad en este terreno, sin embargo, no ha sido absoluta. Prácticamente desde la aparición del artículo de

Aschauer surgieron las primeras críticas al mismo, en principio concentradas en los aspectos técnicos, pero enseguida apuntando a problemas de fondo. Los críticos subrayaron el hecho de que el trabajo de Aschauer se refería a la economía de los Estados Unidos de forma global; si el mismo análisis se reiteraba a escala estatal las conclusiones que se obtenían eran mucho menos optimistas. En algunos casos, usando técnicas similares a las aplicadas por Aschauer, la elasticidad estimada del capital público que resultaba era notablemente reducida.⁵ En otros, en los cuales se tenían en cuenta las características peculiares de la economía de cada estado y los errores de medida presentes en las estadísticas de capital público, los beneficios agregados de las infraestructuras desaparecían totalmente.⁶ En última instancia, estos trabajos acababan remitiendo a modelos de crecimiento endógeno, según los cuales las áreas que más crecen no lo hacen porque tengan una mayor dotación de infraestructuras sino porque en ellas hay una mayor presencia de una serie de factores básicos generadores de crecimiento, acumulados en el muy largo plazo. La mayor dotación de infraestructuras sería, por consiguiente, una consecuencia de esa situación privilegiada en lo que respecta a otros factores: el Sector Público y el resto de agentes se adaptarían a esa situación de alto potencial de crecimiento.

En síntesis, este conjunto de esfuerzos analíticos ofrece un panorama notablemente contradictorio y hasta cierto punto previsible. En un terreno tan resbaladizo como la estimación de funciones de producción agregadas, casi todo puede ser demostrado. En todo caso, la dificultad para obtener resultados irrebatibles con este tipo de análisis corre pareja, en último término, con la pobreza de los objetivos planteados por el mismo. Aschauer y las escuelas científicas que ha tenido su trabajo reflejan probablemente su buena amistad con el discurso político al tratar de obtener afirmaciones del tipo: «1 peseta invertida en capital público genera 4,38 pesetas de *output* a largo plazo»,⁷ fácilmente vendibles y difícilmente contrastables. Como señala Holtz-Eakin, «los intentos de vincular la reciente y problemática reducción del crecimiento de la productividad con una acumulación de capital público más lenta carecen de mérito. La obtención de efectos positivos importantes acaba siendo el resultado de una estructura econométrica inapropiadamente restrictiva».⁸

³ Con un enfoque similar al de Aschauer, cabe destacar los trabajos previos de Eberts (1986) y Da Silva et al. (1987).

⁴ Aschauer (1989), p. 182.

⁵ Empezando por el trabajo de Munell (1990).

⁶ Holtz-Eakin (1994) o Baltagi y Pinnai (1995).

⁷ Copiado literalmente de un trabajo de investigación reciente.

⁸ Holtz-Eakin (1994), p. 20.

En torno al mito de las infraestructuras

Aschauer mantiene sin embargo el honor de ser una de las referencias obligadas para los estudiosos de las infraestructuras. El otro nombre constantemente presente, y que podemos considerar como segundo padre «refundador» del mito, es el de Biehl,⁹ autor que a lo largo de la segunda mitad de los años 80 llevó a cabo una investigación exhaustiva sobre la situación de las infraestructuras en las distintas regiones de la Comunidad Europea. Su vinculación institucional es aún más evidente que la de Aschauer, ya que su trabajo es una de las piezas fundamentales del discurso oficial de la Comisión.

La investigación de Biehl plantea un problema que está en el centro de las preocupaciones de las instituciones comunitarias: las posibilidades de convergencia entre las diferentes regiones europeas. Biehl agrupa todos los factores que considera explicativos de las diferencias interregionales de renta per cápita dentro del concepto de «potencial de desarrollo regional». En su opinión, las posibilidades de desarrollo de un área determinada están definidas por los siguientes elementos:

- su situación geográfica, definida como la distancia a los principales centros de actividad del continente. Las regiones más cercanas a los ejes más dinámicos de Europa (básicamente el eje Londres-Milán, con algún subeje importante como el del triángulo Valencia-Lyon-Roma) son las regiones que más crecen. En otras palabras, el crecimiento económico es un fenómeno que se extiende como una mancha de aceite;
- la estructura urbana. En opinión de Biehl, aquellas regiones con una estructura de asentamientos más equilibrada tienen ventajas a la hora de incrementar su competitividad;
- la estructura sectorial: las áreas en que los sectores tecnológicamente dinámicos tienen una presencia mayor se encuentran en una posición más ventajosa que el resto;
- la dotación de infraestructuras.

En cada región, las posibilidades de desarrollo dependen de la combinación de estos factores. Lo esencial aquí es que se trata de factores difícilmente influenciados con medidas de política económica, con una sola excepción: la dotación de infraestructuras. De esta manera, un análisis que se pre-

sentaba a sí mismo como una teoría del desarrollo regional, acaba actuando en realidad como un instrumento directo de defensa de la inversión en infraestructuras, el único activo que puede y debe estimular el crecimiento de una región. Como indicaba el autor, dentro de las políticas de desarrollo regional, «en la decisión, la financiación y la planificación de las inversiones en infraestructura reside (...) el instrumento más importante».¹⁰

Partiendo de este esquema, Biehl elaboró un *ranking* de las regiones europeas en función de su dotación de infraestructuras. Para ello confeccionó un indicador, alternativo al mero valor actualizado de los activos existentes, basado en la recogida exhaustiva de indicadores físicos de los distintos tipos de infraestructura, su ponderación con respecto a la población y superficie de cada región y su agregación mediante distintas técnicas de normalización. De este modo, obtuvo una ordenación de las regiones europeas según la infraestructura con la que contaban. Con datos de 1980, este *ranking* estaba encabezado por Hamburgo. Biehl dio a esta región el valor 100 y para el resto indicó el porcentaje que su dotación de infraestructuras representaba con respecto a la de Hamburgo. El *ranking* de Biehl se ha hecho extremadamente célebre entre los responsables políticos regionales de los países miembros de la comunidad y se ha utilizado a menudo como argumento para reclamar nuevas inversiones.

Esta utilización política del trabajo de Biehl contrasta con las conclusiones que pueden obtenerse de su aparato teórico de partida. En realidad, el modelo del «potencial de desarrollo regional» es una descripción de los límites del proceso de convergencia regional. El único instrumento para mejorar la situación económica de una región es la construcción de infraestructuras y del texto de Biehl se desprende la idea, obvia por otro lado, de que, en aquellos casos en que el resto de factores son muy desfavorables, la inversión pública es incapaz de compensarlos. Llama la atención cómo, de forma indirecta, se acaba coincidiendo con las reflexiones de los críticos de Aschauer y se entra en la órbita de los modelos de crecimiento

⁹ Biehl (1988).

¹⁰ Biehl (1988), p. 300.

endógeno. En última instancia, la capacidad de crecimiento de una economía depende de rasgos estructurales sobre los que la inversión pública sólo puede actuar de modo marginal.

De este modo, el texto de Biehl lleva consigo, implícita e involuntariamente, una condena a las regiones de menor potencial. Condena que, irónicamente, procede del deseo de rehabilitar las infraestructuras como instrumento privilegiado de política regional. ¿Qué pasa, por ejemplo, con distritos como Tras-os-Montes en Portugal o las áreas interiores de Grecia? Alejadas de los centros dinámicos, sin ciudades, con una estructura económica atrasada y estancada y en medio de un proceso imparable de desertización demográfica, ¿puede una inyección de inversión pública en forma de infraestructuras (el único instrumento disponible, al fin y al cabo) hacerles frenar su decadencia? La respuesta la aporta el propio autor al indicar que, en las regiones menos desarrolladas de Europa, las escasas infraestructuras existentes acostumbran a estar infrautilizadas, es decir, que en ellas la inversión pública es insuficiente para hacer despegar la economía.

El uso del análisis de Biehl como referencia de la política regional tiene problemas adicionales, referidos a la forma en que está construido el indicador de dotación de infraestructuras. Las insuficiencias de este índice se hacen evidentes al observar el *ranking* de las regiones españolas. En 1980, la Comunidad Autónoma con una mejor posición era Aragón, donde el indicador alcanzaba el valor de 40,34%. ¿De dónde podía proceder ese nivel tan elevado? Vienen a la mente tres fuentes fundamentales: una infraestructura hidráulica muy desarrollada, una situación geográfica que convierte a la región en paso necesario entre regiones dinámicas y, por fin, una densidad de población bajísima que eleva hacia arriba el indicador global. ¿Se beneficia Aragón de esta situación? Resulta dudoso, si exceptuamos el aparato industrial y los regadíos que han surgido en torno a la capital regional y su entorno cercano. La región se ha desarrollado, por supuesto, pero de acuerdo a un modelo desequilibrado, que excluye totalmente de su dinamismo a la inmensa mayoría del territorio.

En resumen, llevando a sus últimas consecuencias las reflexiones de estos «padres refundadores» del mito de las infraestructuras, nos encontramos en ambos casos con callejones de salida accidentada. En el primer caso, la función de producción agregada en un contexto neoclásico acaba siendo, según sus propios cultivadores, un instrumento de análisis insuficiente e incluso inútil. En el segundo, el esfuerzo para convertir las infraestructuras en la clave de la actuación pública acaba convirtiéndose en una declaración de impotencia. En ambos casos surge la evidencia de los límites a la convergencia, límites procedentes de diferencias estructurales sustanciales entre regiones, acumuladas a lo largo de siglos y que son difícilmente superables por medio de actuaciones de política económica. Límites que nos indican, en el fondo, que la inversión pública tiene efectos muy diferentes según el territorio al que beneficia.

Dando un paso más en esta dirección, podemos observar cómo, en las reflexiones de algunos autores contemporáneos, las infraestructuras no constituyen un instrumento de convergencia sino más bien de desequilibrio. El impacto desequilibrador de las infraestructuras se debe a que se trata, al fin y al cabo, de medios de globalización económica: la apertura de grandes redes de transporte y comunicaciones es una vía complementaria a la reducción de barreras comerciales. Esta vieja identificación entre globalización y divergencia, que es un tema clásico de las corrientes económicas alternativas, ha entrado recientemente en la *mainstream* de la mano de autores como Krugman. Según ellos, la globalización pone en marcha intensos procesos de polarización espacial de la actividad.¹¹

Las infraestructuras polarizan la actividad por dos vías diferentes. En primer lugar, conectan territorios entre sí, facilitando a las áreas dinámicas los mercados que necesitan: de los bienes que producen y de los factores que utilizan (materias primas, energía, mano de obra). Por esta vía, permiten la continuidad del crecimiento en las regiones más ricas. En segundo lugar, las infraestructuras realizan una función de alcance más local pero no menos importante: eliminan las restricciones con que se va enfrentando el crecimiento de esas regiones más dinámicas. En otras palabras, eliminan los llamados «efectos de congestión» y permiten el desarrollo sin dificultades de los distritos industriales.

¹¹ Véanse, por ejemplo, Krugman y Venables (1995a) y (1995b).

En torno al mito de las Infraestructuras

Gracias a la conexión de territorios entre sí y a la eliminación de los efectos de congestión, las infraestructuras hacen posible la concentración de la actividad en determinadas áreas, que pueden beneficiarse de las externalidades positivas señaladas habitualmente por la literatura: economías de escala y de aglomeración. Pero concentración en unos centros supone normalmente pérdida de importancia de otros. Esta concentración y este desequilibrio en el crecimiento es el eje de los procesos históricos de desarrollo. En este proceso, las infraestructuras desempeñan un papel fundamental al poner en contacto las distintas áreas, posibilitar la decadencia de las estructuras económicas tradicionales de las regiones pobres y eliminar las restricciones al crecimiento de los centros más dinámicos.

Esta capacidad de las infraestructuras para generar divergencia debe tenerse presente para matizar el discurso político habitual. Martin y Rogers (1995) han tratado de situar la política comunitaria de construcción de infraestructuras en este terreno, indicando que las grandes redes transeuropeas pueden tener un impacto nulo o negativo sobre las áreas pobres si no van acompañadas de un desarrollo importante de las infraestructuras de carácter «interno» (que permiten incrementar la competitividad de los productores domésticos). Esto se debe a que, en el fondo, las grandes redes sirven para que la inversión pueda dirigirse a la región en la que el resto de condiciones económicas son más favorables.

Sin embargo, aquí nos encontramos de nuevo en una situación de impotencia relativa ya que, si bien es posible resolver la escasez de infraestructura «interna» o «doméstica» de una región, resulta muy difícil compensar otras escaseces vinculadas a procesos de larguísimo plazo o incluso basadas en causas geográficas. Algún trabajo reciente ha subrayado la importancia menor que para los grandes inversores tiene la dotación de infraestructuras preexistente, en comparación con la capacidad de las administraciones para adaptarse a corto plazo a sus necesidades concretas.¹² Una flexibilidad administrativa que está, en el fondo, muy relacionada con el desarrollo económico previo.

Por supuesto, carece de sentido negar la existencia de efectos importantes de las infraestructuras sobre el crecimiento. Existe, sin embargo, dentro del análisis económico, un

relativo desconocimiento de las vías, extremadamente complejas, por las que las infraestructuras actúan. Este vacío, además, contrasta con la abrumadora avalancha, que aún no se ha agotado, de estimaciones de funciones de producción agregadas. En el fondo, a partir de la masa de trabajos producida, lo único que puede afirmarse con seguridad es que las infraestructuras son un factor imprescindible e inseparable del crecimiento de las regiones que crecen. Y, al mismo tiempo, que tienen dificultades para generar por sí mismas crecimiento en las regiones que no crecen. En síntesis, que constituyen una condición necesaria pero no suficiente de crecimiento. Las infraestructuras son, así pues, un elemento integrante de los procesos de crecimiento, procesos que se caracterizan por ser polarizados y raramente convergentes. Y, por lo tanto, una política constructiva sin matices y sin políticas complementarias no puede justificarse como la gran política de relanzamiento de un territorio atrasado.

Esta exigencia de matiz y complejidad en el análisis no agota, sin embargo, la crítica al discurso constructivista a ultranza. La razón es evidente: aunque el discurso económico convencional haga habitualmente abstracción del tema, las infraestructuras no son neutrales ambientalmente. Por el contrario, los efectos destructores del medio pueden exceder las posibles consecuencias positivas en el terreno de la competitividad. En ese sentido, tan importante o más que la inversión en infraestructura convencional es la inversión en «infraestructura natural», es decir, el conjunto de medidas orientadas a salvaguardar la cantidad de recursos naturales disponibles o, en otros términos, a controlar su uso hasta el nivel de la sostenibilidad. Lo que interesa subrayar aquí es que, en muchas ocasiones, las dos inversiones pueden llegar a ser contradictorias y se hace necesario optar entre ellas y establecer una combinación aceptable de las mismas. Dicho de otro modo, no es sólo que las infraestructuras no sean capaces de generar riqueza por sí mismas; es que pueden ser, y de hecho son, elementos consumidores de riqueza natural.

La contradicción entre inversión en infraestructura construida e infraestructura natural es evidente en los procesos de

¹² Peck (1996).

crecimiento polarizado: al extender redes de infraestructuras y concentrar la actividad industrial en distritos, lo que se está haciendo es en gran parte sustituir un tipo de infraestructura por otro. La concentración de la actividad exige el consumo de mayores recursos energéticos en el transporte a cada vez más largas distancias, la construcción de embalses para garantizar el suministro de agua y electricidad o la invasión progresiva del espacio natural para urbanizar y para dar salida a los residuos de la producción.

Ejemplos próximos de este intercambio de infraestructuras naturales por infraestructuras construidas los tenemos en la política hidráulica española o en la gestión del tráfico en las grandes ciudades. En el primer caso, la regulación hídrica por encima de cualquier límite aconsejable en la mayoría de las cuencas españolas (superando el 100% en algún caso) ha supuesto el sacrificio de un capital fundamental e irrecuperable: el constituido por los sistemas hídricos naturales. En el segundo caso, los problemas de saturación del tráfico se han solucionado tradicionalmente (y la Barcelona olímpica es un buen ejemplo de ello) por medio de la construcción de nueva infraestructura urbana. Una nueva infraestructura que, debido a la llamada «Ley de Downs», vuelve a saturarse al cabo de cierto período de tiempo, haciendo necesarias nuevas inversiones. Cada nueva oleada de inversión es en sí misma un estímulo a los procesos contaminantes y a la destrucción del «capital atmosférico» y de la tierra agrícola y forestal.

Una política alternativa a esta destrucción de riqueza ambiental es la inversión en infraestructura natural. En el caso de la política hidráulica, esta inversión pasa, como es bien sabido, por el control de la demanda y las medidas orientadas a un uso más eficiente del agua. En el caso del tráfico, la alternativa se plantea entre construir infraestructuras viarias adicionales y decretar medidas de control de la circulación. Estas últimas podrían ser consideradas inversión en capital natural. Sin embargo, la inversión en capital natural carece de espectacularidad y de grupos con capacidad de influencia interesados en que salga adelante. La opción por la gran escenografía siempre contará con argumentos poderosos a su favor. Y, por supuesto, como se ha demostrado reiteradamente, con la capacidad para hacer surgir un discurso económico

que enmascare el mito bajo el disfraz de objetividad científica.

REFERENCIAS

- ASCHAUER, D. A. (1989), «Is public expenditure productive?», *Journal of Monetary Economics*, 23, pp. 177-200.
- BALTAGI, B. H. y PINNOI, N. (1995), «Public capital stock and state productivity growth», *Empirical Economics*, 20, pp. 351-359.
- BIEHL, D. (1988), «Las infraestructuras y el desarrollo regional», *Papeles de Economía Española*, 35, pp. 293-310.
- DA SILVA, J.; ELLSON, R. W. y MARTIN, R. C. (1987), «Public capital, regional output and development: some empirical evidence», *Journal of Regional Science*, 27, pp. 419-437.
- EBERTS, R. (1986), «Estimating the contribution of urban public infrastructure to regional growth», *Federal Reserve Bank of Cleveland*, DT-8610.
- FERNÁNDEZ MEJURO, M. y LLAMAS MADURGA, M. R. (1996), «Tópicos y manipulaciones en torno a la política del agua», *Ecosistemas*, 16, pp. 46-53.
- FLORES DE FRUTOS, R.; GARCÍA, M. y PÉREZ, T. (1994), «Effects of public investment in infrastructure on the Spanish economy», *ICAE*, DT-9404.
- HOLTZ-EAKIN, D. (1994), «Public-Sector capital and the productivity puzzle», *Review of Economics and Statistics*, LXXVI, 1, pp. 12-21.
- KRUGMAN, P. y VENABLES, A. J. (1995a), «Globalization and the inequality of nations», *Quarterly Journal of Economics*, CX, 4, pp. 857-880.
- (1995b), «The seamless world: a spatial model of international specialization», CEPR Discussion Paper nº 1230.
- MARTIN, P. y ROGERS, C. A. (1995), «Industrial location and public infrastructure», *Journal of International Economics*, 39, pp. 335-351.
- MUNELL, A. H. (1990), «How does public infrastructure affect regional economic performance», *New England Economic Review*, Jan/Feb 1990, pp. 3-22.
- PECK, F. W. (1996), «Regional development and the production of space: the role of infrastructure in the attraction of new inward investment», *Environments and planning*, 28, pp. 327-339.