

Les relacions de Catalunya amb l'exterior

Josep M. CARRERAS i PUIGDENGOLAS
Sindicatura de Comptes de Catalunya

A. Introducció

Catalunya és acusada sovint de mirar-se el melic, de tancar-se sobre si mateixa, en base a un component ideològic de «nacionalisme defensiu en l'identitat pròpia en front de l'enemic exterior». No entrarem aquí, en la presentació a Lleida del Primer Congrés Català de Geografia, si això és veritat o no, si és bo o dolent, ni si en comparació amb d'altres països té un nivell relativament elevat, aquí simplement s'intentarà fer, en sentit contrari, un repàs, amb la màxima base empírica possible, del tema que fou proposat pels organitzadors d'aquest Congrés, «Les relacions de Catalunya amb l'exterior».

Una proposta tan àmplia, donat que els tipus de relacions són múltiples i diversos, permet moltes aproximacions. Fins i tot si es vol limitar a relacions mesurables amb unitats físiques el camp és immens, tot i que a la pràctica la manca de dades el faci prou reduït. El primer, doncs, que caldrà concretar és el que s'intentarà descriure.

Diem d'antuvi que tot i la importància dels elements polítics i culturals, que són causes principals de relació, aquests no hi estan contemplats. Tampoc s'analitza l'evolució històrica que han tingut els diferents nivells de relació, que són el fonament de la situació actual.

Per altra banda, el fet d'agafar el conjunt del territori català com un punt de relació, ja amaga part de la realitat. Els fluxos analitzats es dirigeixen o surten en uns pocs indrets molt determinats del territori. Però sens dubte aquests aspectes intraregionals seran objectes d'altres treballs. Per aquesta raó de globalitat, no s'han contemplat les relacions exteriors de més curt abast territorial, per exemple amb la Franja de Ponent, el nord de Castelló, el Rosselló o la Cerdanya Nord, que en certa manera es poden considerar també intraregionals.

Tot i que la intenció inicial era buscar la relació amb unitats territorials equivalents, és a dir parlar de relacions a nivell interregional, pel que fa a les zones exteriors l'enfocament en molts casos, generalment per raó de les dades disponibles, ha estat més agregat en àmbits més econòmics que geogràfics. És evident que parlar d'àrees com «la resta d'Espanya» o «els països de la CEE» és utilitzar conceptes poc localitzats geogràficament.

L'objectiu ha estat, doncs, recollint els indicadors quantitius dels quals s'ha pogut disposar, que com hem dit han estat pocs i heterogenis, establir una hipòtesi sobre els nivells territorials de relació de Catalunya. S'ha de tenir present, la simplicitat del procediment i per tant l'enorme perill d'arribar a conclusions poc raonables, mancades de contrast, donats els altres aspectes que no s'han considerat. Potser, però, tingui la utilitat, encara que sigui per la via contradictòria, d'animar una certa recerca.

Cal advertir que aquestes reflexions, com es pot veure a la bibliografia i a diferència del que sol succeir normalment en les presentacions que es fan en les reunions científiques, no es deriven d'una investigació específica anterior, acadèmica o altra, sinó que han estat fetes especialment per aquesta jornada. Per tant, des del punt de vista acadèmic, tenen un valor limitat, únicament es pot dir com excusa que és una qüestió que no ha estat gaire treballada empíricament, a part potser dels aspectes macroeconòmics que tenen una llarga tradició, però en els quals manca, una major desagregació territorial.

Haig d'agrair, a un conjunt de persones, l'accés a les dades que he utilitzat en els diferents camps i que en bona part no estan publicades. El Sr. Alfonso de Alfonso m'ha proporcionat dades referents a les relacions aèrees. El Srs. Jordi Borja i Alfons Segura m'han facilitat documentació sobre les activitats de l'Ajuntament de Barcelona, seguint les indicacions del Sr. Oriol Nel·lo. Els Srs. Josep N. Canals i Ramon Guixé, pel que fa a relacions telefòniques. El Sr. Joan Campreciós ho ha fet sobre el grup de ciutats C6. El Sr. Josep M. Capellades i la Sra. Roser Riera m'han informat de les estadístiques existents i facilitat la meva consulta. El Centre d'Estudis del Transport m'ha permès consultar les seves dades sobre el transport de carretera entre Catalunya i les regions espanyoles, franceses i portugueses. El Sr. Martí Parellada em va donar la possibilitat de consultar, quan encara era en galeres, l'obra que ha dirigit, «Estructura econòmica de Catalunya», que ja ha sortit publicada, i els Srs. Albert Vila i Joaquim Llimona m'han facilitat informació sobre els «Quatre motors per Europa», la Comunitat de Treball dels Pirineus i els lligams de la Generalitat amb les regions franceses del Migdia i el Llenguadoc.

Sense l'amable col·laboració de tots ells i de les institucions a què pertanyen, aquest treball no es podria haver portat a terme, però es evident que ells no són pas responsables de la utilització que s'ha fet de les dades, ni de les conclusions que se'n deriven, la responsabilitat és totalment de l'autor i en tot cas, subsidiàriament, dels que li van encarregar aquesta conferència.

B. Relacions econòmiques

En el tema de les relacions econòmiques, com es veurà en els diferents apartats, no s'han trobat dades a nivell regional. Això és especialment greu pel que fa a les relacions amb la resta d'Espanya, que són quantitativament les més importants, tant en els aspectes comercials com en els financers.

b.1. Balança comercial

Segons el càlcul de Castells i Parellada (1983), per a l'any 1975, de l'exportació total catalana el 86% es dirigia a Espanya i el 14% a l'estranger. Mentre que de les importacions, el 76% provenia d'Espanya i el 24% de l'estranger. Amb valors absoluts, entre Catalunya i la resta d'Espanya estimaven 554 mil milions d'entrades i 530 mil milions de sortides, amb un saldo positiu de 24 mil milions, mentre que per a l'estranger les xifres eren respectivament 93, 167 i -74 mil milions.

Segons estimacions de Ros i Trigo (1990), per al 1988, «Més de la meitat de la producció catalana es dirigeix a l'exterior, un terç a la resta d'Espanya i un 15% a l'estranger. Les importacions de la resta d'Espanya representen al voltant d'un terç del PIB català i les de l'estranger més d'una quarta part. Això suposa un obertura econòmica pròpia de països petits, com Holanda o Bèlgica».

Aquests autors, en base a unes estimacions de la COCIN, deien que hi ha amb la resta d'Espanya 2.2 bilions d'entrades i 2.1 bilions de sortides, és a dir un saldo de 95 mil milions i amb l'estranger 954, 1.732 i -778 mil milions respectivament. És a dir, que pel que fa a les exportacions, el 70% es dirigia a Espanya i el 30% a l'estranger, mentre que les importacions el 55% provenia d'Espanya i el 45% de l'estranger.

Tot i que les xifres de les dues fonts no són estrictament comparables, podem deduir de forma clara, que entre el 1975 i el 1987, a més de l'augment dels fluxos, hi ha hagut un increment de la participació de l'estranger tant en el total d'exportacions (del 14% al 30%) com en el de les importacions (del 24% al 45%). De continuar aquesta evolució, cosa probable amb les perspectives del Mercat Únic Europeu, a mig termini, en les relacions comercials catalanes, poden tenir similar importància quantitativa les relacions amb l'estranger que les que es tinguin amb la resta d'Espanya.

Cal destacar el fet que mentre les relacions comercials amb la resta d'Espanya han estat sempre positives, desde el punt de vista del saldo, tot i que aquest ha anat disminuint, les relacions amb l'estranger han estat tradicionalment deficitàries, amb una xifra del saldo negatiu creixent ràpidament.

b.1.1. Fluxos comercials amb la resta d'Espanya

Aquest apartat, que com hem vist té una gran importància, presenta moltes dificultats en la seva estimació estadística, veieu al respecte el que diuen Castells i Parellada (1983) en explicar el seu acurat càlcul per a l'any 1975, especialment pel que fa referència a la valoració de les mercaderies i a l'estimació del transport en trànsit.

No hem trobat informació regionalitzada, en pessetes, de l'origen i destí d'aquests fluxos comercials, si bé hi ha informació, per pes i no pas per valor, que es comenta en l'apartat de transports.

b.1.2. Fluxos comercials amb l'estranger

En aquest cas, la informació tampoc no es té per regions, però sí per països. En el període 1979-1989, com ja hem dit, s'incrementa notablement el grau d'obertura a l'exterior de l'eco-

nomia catalana, al mateix temps que es dobla el dèficit comercial. Com diu Ros (1989), les importacions han estat creixent en el darrer quinquenni dels vuitanta i les exportacions també, però amb un valor absolut de pràcticament la meitat. Aquest fet, fa que el dèficit sigui creixent.

Indiquem, com exemple de fins a on arriba el fenomen importador, que actualment importem de l'estranger més aliments dels que hi exportem. Fonamentalment, «som exportadors sobretot de productes industrials transformats, i som importadors, d'una banda, de primeres matèries i aliments*1*, d'una altra banda, de béns d'equipament i material de transport».

Pel que fa a la distribució geogràfica, hi ha un canvi de tendència a partir del 1986 en el qual s'incrementa el paper de la CEE; segons dades recents de la premsa (ABC 25-12-90), les exportacions catalanes el 1989 van tenir un increment del 6,7% respecte l'any anterior. Segons aquesta font, el 67% de les exportacions van anar a països de la CEE. L'ordre d'importància per països de destí va ésser: França 216,78 milions, Itàlia 176,81 milions i Alemanya 139,38 milions.

Pel que fa a les importacions, l'increment va ésser del 19,44% respecte al 1988. El seu origen fou en un 60% la CEE (Alemanya 503,11 milions, Itàlia 340,32 milions, i França 309,37 milions).

Catalunya, respecte al total d'Espanya, proporciona el 23% d'exportacions i rep el 30 d'importacions.

b.2. Balança de capitals

En aquest apartat hem de dir d'antuvi que hi ha més informació de les relacions amb l'estranger que no pas amb la resta d'Espanya, i que pel que fa a la inversió privada es pràcticament inexistent.

b.2.1. Inversió estrangera directa

Segons Guinjoan (1991), durant el període 1969-70 la xifra d'inversió estrangera anual va ésser en promig 5.000 milions. En el període 1985-90, la mitjana anual d'inversions estrangeres a Catalunya ha crescut fins a 235.000 milions. Aquest fort increment es deu, segons aquest autor, a què les empreses estrangeres ja no tracten únicament d'entrar en el mercat espanyol, sinó d'aconseguir una «plataforma per abastar mercats més amplis, el Sud d'Europa, Europa sencera o el món».

Igualment Trigo (1991), que calcula en ptes. constants de 1990 la inversió estrangera a Catalunya, del gener 1987 a setembre de 1989, indica que, any per any, aquesta inversió és creixent, però assenyala que té fortes variacions respecte al seu origen. Si prenem les xifres per al conjunt del període, podem veure que els capitals provenen d'Holanda en un 21,48%, després d'Alemanya amb un 11,31%, segueix França amb un 9,89%, els Estats Units amb el 7,04%, Suïssa amb el 6,03%, Gran Bretanya el 3,94%, Bèlgica i Luxemburg amb el 2,56%, Japó amb el 2,21%, Itàlia amb l'1,92%, etc.

Els casos d'Holanda i Suïssa, fan pensar Trigo en capitals procedents d'altres països o bé capitals espanyols que retornen.

Podem veure que el pes de Japó és relativament baix i si examinem les mateixes xifres per al total espanyol, veurem que el percentatge a Catalunya és lleugerament inferior que el que té la inversió japonesa a Espanya, que és el 2,5%.

Però aquest percentatge ha crescut molt els últims anys i el resultat és la presència de 95 empreses, 30 de les quals disposen de factories i que donen ocupació a 18.000 persones cal remarcar la seva importància qualitativa, que segons Guinjoan es derivaria del fet que la inversió japonesa ja respon al nou perfil del procés d'internacionalització, que dóna importància a altres factors de localització a més del mercat intern i el cost de la mà d'obra.

Trigo considera igualment que en general la aportació principal de la inversió estrangera no és quantitativa, sinó que contribueix a la millora de l'eficiència interna, la formació, l'estímul competitiu, exercint tot plegat una influència econòmico-cultural, que serà diferent segons el país d'origen, tot i la tendència homogeneïtzadora existent. En el cas de Catalunya, diu que hi ha unes 1.150 empreses estrangeres (650 industrials) sobre un total de 131.000, tot i que en algun sector tenen un pes decisiu (químic, automoció, material ferroviari).

Guinjoan (1991) considera igualment la inversió estrangera com inevitable i desitjable. El seu raonament és fonamentat en què en un context de mercat únic europeu, és preferible que una empresa faci la inversió a Catalunya, ja que en qualsevol cas estarà present en el mercat català. Per a aquest autor, la possible crítica la que comporta una pèrdua de control local de una part creixent de la nostra economia no té ja gaire sentit donat que «ens orientem cap a un nou model econòmic i empresarial en el qual aquest aspecte perd rellevància».

Com diu Granell (1990), sembla existir un consens en «qual les empreses multinacionals han estat un motor de desenvolupament i de transformació modernitzador de l'economia catalana». El resultat del llarg període, més d'un segle, d'inversió estrangera a Catalunya és d'una gran importància, i diu aquest autor, després d'una documentada anàlisi, que «la dependència de la economia catalana del capital y de los centros de decisión extranjeros es mucho mayor de lo que se podría pensar a la vista solamente de las estadísticas de entradas de inversiones foráneas».

Tot i l'evidència de les virtuts de la inversió estrangera i fins i tot de la inevitabilitat de la seva arribada en un sistema de lliure circulació del capital, no deixa de ser sorprenent la rapidesa amb què sembla haver desaparegut en el país la preocupació per la pèrdua de control de la seva economia, no únicament a causa de la inversió estrangera sinó també de la provinent de la resta de l'Estat.

Diguem, finalment, que tots els autors que defensen la bondat de la inversió estrangera a Catalunya consideren que és necessari com a contrapartida la inversió catalana a l'exterior. Sobre aquesta qüestió no disposem de dades. Sabem que així com Catalunya rep el 24% de la inversió estrangera que arriba a Espanya, proporciona el 31% de la inversió espanyola a l'estranger, inversió a l'estranger que per al 1989 es valorava en 37.812 milions, dels quals més de la meitat, 19.530 milions, tenien com destinació la CEE, però no coneixem la destinació de la inversió catalana.

Encara que en mesura modesta, cal parlar de l'existència de moltes empreses catalanes amb projecció exterior, per bé que molt poques tinguin característiques de multinacionals.

Segons Trigo, les empreses catalanes amb presència directa a l'exterior no passen de cent, que és poc quantitativament; a més, en general, són en una fase incipient del procés de multinacionalització. Només algunes empreses de vins, curtits, editorials i electrodomèstics, iniciarien l'etapa següent de presència completa inclosa el I+D i l'enginyeria. Encara els quedaria una etapa de desnacionalització de les operacions i del sistema de valors.

b.2.2. Sector públic

Dintre de la balança del sector públic trobem un component important de sortida: la fiscalitat, i un d'entrada, la inversió pública externa directa o indirecta. Aquestes partides generen el component quantitativament més important, desde el punt de vista del saldo, de la balança de pagaments catalana. Les xifres que donen els diferents autors són prou diferents.

Castells (1990), en base a una detallada elaboració teòrica i estadística, estima el balanç fiscal del sector públic central a Catalunya, per a l'any 1985, en un dèficit de 187 mil milions de pes. i indica que, després d'uns anys (1978-1982) d'augment de la relació despeses/ingressos fins arribar al 96,60%, la tendència s'ha tornat a invertir, arribant el 1985 al 88,79%.

Aquest mateix autor amb Parellada (1983), per a l'any 1975, havia estimat una sortida neta de recursos de 89.908,6 milions, en aquest cas la participació dels ingressos 21,17% era superior a la que correspondria per població, mentre que les despeses 13,84% estaven per sota.

Per altra banda, Ros (1989), per a l'any 1987, fa un càlcul, extrapolant una estimació anterior de Castells i Parellada, d'una sortida de 1,4 bilions i unes entrades estimades de 0,95 bilions. Per tant un dèficit de 450 mil milions.

Deixant de banda la magnitud, és ben conegut que es produeix des de fa molts anys un dèficit a Catalunya en aquesta relació, que serveix perquè en alguna altra part d'Espanya se'n generi un superàvit; però els fluxos entre regions, donada les característiques del sistema monetari i fiscal, no es poden definir específicament. Com tampoc no podem saber, a nivell internacional per exemple, quina regió d'Europa paga les inversions de determinats programes de la Comunitat Econòmica que es fan a Catalunya. Es podrien definir zones amb dèficit i amb superàvit fiscal, però això no ens seria de gaire utilitat com a indicador de relació entre regions, que és el que estem buscant.

b.2.3. Altres moviments de capital

Quedarrien altres partides de la balança de capitals de menor volum, en les quals pel que fa a la territorialització succeeix una cosa semblant a l'esmentada en la possibilitat de l'apartat anterior. Pel que fa als fluxos originats en el sistema bancari espanyol, captador d'estalvi per una banda i inversor per l'altra, tampoc no tenim aquest nivell d'informació. Es podria teòricament tenir informació a nivell dels saldos, tot i que amb l'actual sistema financer, administratiu i estadístic, és difícil conèixer la distribució bancària interregional de l'estalvi i l'inversió, però el que no es tindria serien els fluxos de relació.

Una bona estimació directa d'aquest apartat dels fluxos financers es pot veure per a l'any 1975, en el citat estudi de Castells i Parellada (1983); aquests autors donen com saldo dels fluxos financers amb la resta d'Espanya 6,4 mil milions.

Altres autors, donades les dificultats esmentades, han avaluat per diferència aquest apartat, compensant els altres fluxos. Per exemple Ros (1989), en parlar del dèficit total, resultat dels altres components de la balança, diu que aquest ròssec ha d'ésser «forçosament compensat per l'entrada de capital financer» i, com que ja ha estimat l'inversió estrangera, només poden ésser capitals de la resta d'Espanya, ja sigui per la via bancària (que els bancs donin a Catalunya més crèdits que no pas els dipòsits que estan dipositats aquí), o per via de l'inversió directa feta per empreses espanyoles, ja sigui nova o bé per compra d'actius ja existents.

Les xifres en l'estimació de Ros (1989), per al 1987, serien de 790 mil milions, de saldo del capital financer espanyol. No cal dir que aquest sistema de valoració fa que es carreguin en aquest apartat tots els errors que s'hagin pogut produir en les altres partides i per tant no es pot considerar quantitativament molt acurat.

b.3. Altres

Ens quedarien per valorar una sèrie d'elements de menys importància. En l'anomenada balança interior o balança amb la resta d'Espanya hi hauria les transferències privades, estimades per el 1987 per Ros, en un saldo positiu de 3.900 milions i també les «Rendes de factors i interessos de deute», que en l'estimació de Parellada i Castells, per al 1975, era una xifra positiva de l'ordre de 13 mil milions; i no tenim estimació per el 1987.

En la balança exterior o amb l'estranger, tindríem «les rendes tecnològiques d'inversió i pagaments», estimades, per el 1987 per Ros, en un dèficit de 69 mil milions. Segons Parellada, aquesta és una balança molt deficitària, amb una taxa de cobertura d'aproximadament el 20%, cosa que assenyalava una coneguda posició tecnològica molt dèbil. De tots aquests elements, no tenim informació de fluxos territorialitzada.

El turisme i els viatges són una partida positiva, segons les estimacions de Ros, amb uns ingressos de 0,40 bilions i unes despeses de 0,06 bilions, és a dir amb un saldo de 342 mil milions. Aquí no tenim distribució per valor, però més endavant donem algunes dades per nombre de persones i pernoctacions. Un cop més, ens manca informació referent als intercanvis turístics amb la resta d'Espanya.

Hi hauria altres components, però com que aquí no es tracta de comentar la balança de pagaments catalana, sinó de definir els principals fluxos de relació, no cal aprofundir més.

Per acabar aquesta descripció de les relacions econòmiques, cal dir que, tot i el considerable grau d'obertura de l'economia catalana, tot fa preveure que aquest encara creixerà, és a dir que les relacions comercials i financeres amb l'exterior augmentaran. Però, una bona part d'aquests fluxos són generats per empreses o entitats internacionals o multinacionals i tenen un sentit molt diferent del de les tradicionals relacions comercials o financeres que figuren en la balança de pagaments.

El fenomen d'internacionalització i espanyolització de l'economia catalana fa que cada cop sigui més difícil, si es deixa a banda el que és la pura i simple localització territorial, definir què és l'economia catalana, o si es vol el que es pot considerar una empresa, un banc o una caixa catalanes. Això es planteja sobretot pel que fa referència a les grans entitats.

El criteri suposadament objectiu del domicili de la propietat cada cop dóna lloc a més casos que s'han de considerar com excepcions, fins a convertir-lo en un criteri poc operatiu i cal entrar aleshores en mètodes subjectius, individualitzats per a cada cas. Un altre enfocament seria intentar veure on es localitza el control de les empreses situades a Catalunya, la conclusió serà sens dubte, que el control de l'economia catalana, cada cop, és més lluny de Catalunya.

És a dir, que, com a resultat de les relacions econòmiques que hem analitzat, hi ha un desplaçament del poder econòmic de Catalunya cap a l'exterior. Encara que en l'àmbit político-administratiu podem assenyalar, com element favorable, el desplaçament cap a Catalunya d'un cert poder generat per l'establiment de l'estat de les autonomies i l'augment del pes de l'administració municipal.

C. Relacions de transport i comunicacions

En l'apartat de transports hem de tenir sempre present que Catalunya té un component elevat dels seus fluxos amb l'exterior que poden ésser considerats com a tràfic de pas, tant en el cas de les persones com de les mercaderies. Tant en el turisme, com en el tràfic per carretera del sud d'Espanya cap a Europa i dels ports catalans a l'interior de la península, aquest aspecte és molt rellevant. Això pot portar a sobrevalorar algunes dades que es mencionen a continuació, però cal tenir present que, tot i que en menor intensitat que en altres casos, també el tràfic de pas genera un seguit de relacions positives i negatives prou importants (Comentaris sobre aquest aspecte els podeu trobar a l'Institut Català pel Desenvolupament del Transport —ICDT— (1988)). Això fa que sovint les poques dades existents, no siguin comparables entre si.

c.1. Ferrocarril

El primer que cal dir és que aquest mitjà té poca importància relativa, encara que en els darrers anys ha estat creixent. Per altra banda, la rigidesa de la infraestructura fa que les relacions s'hagin d'establir entre un nombre molt limitat de zones.

La teoria diu que aquest és el millor mode de transport, per a mercaderies de gran volum i cost baix i en distàncies superiors als 500 quilòmetres. Però segons l'ICDT (1988), els intercanvis catalans amb la resta de l'Estat, transportats en ferrocarril, l'any 1975 representaven el 9,9% del trànsit terrestre i l'any 1982 aquest valor era del 10,6%. Es va passar de 2,4 a 4,9 milions de tones. Les regions amb més intercanvi són les properes a Catalunya. Més de la meitat del tonatge intercanviat amb la resta d'Espanya «fou dintre d'una zona compresa entre 200 i 600 quilòmetres» i un altre 22,5% entre 600 i 900 km.

Els intercanvis amb la resta d'Europa són inferiors, 0,7 milions de tones el 1982, però els pes relatiu del ferrocarril es superior, el 25%, tant a causa de la distància, d'un 30 a un 40% són intercanvis fets amb Alemanya, com per les característiques dels productes. Cal comptar el tràfic de pas, provinent del País Valencià, que només en productes peribles el 1982 va ésser de 400.000 de tones.

Aquesta situació era l'anterior a l'entrada a la CEE; aquest fet ha comportat i comportarà, sobretot a partir de 1992, una reorientació dels mercats, tant de proveïdors de Catalunya,

com de consumidors dels productes catalans. Previsiblement augmentaran les relacions amb la CEE, però el difícil és pensar quin serà el nou punt d'equilibri. Cal pensar que, al mateix temps, es donarà un procés de desenvolupament del mercat espanyol i que per a la producció catalana és més fàcil aquest mercat que el de la resta d'Europa. Per altra banda, les millors comunicacions i la situació de les àrees més poblades dels altres països europeus, fa que els intercanvis siguin competitiu a més distància, però igualment cal esperar una millora en les comunicacions de l'Estat, fins i tot a un ritme relativament superior del que es pugui produir la resta d'Europa.

c.2. Carretera

Pel que fa al tràfic per carretera, tenim un primer resum en el «Mapa de Trànsit Viari d'Europa» que fa referència a l'any 1985. No disposem de les dades que es varen utilitzar en la seva elaboració i que han estat descrites per Serratossa (1989) i per l'ICDT (1988b). La visió d'aquest Mapa ens indica, pel que fa a les relacions amb l'exterior de Catalunya, com destaca l'autopista cap a França, sens dubte el turisme i el tràfic de pas són elements a tenir en compte per valorar convenientment aquest eix, que principalment va a París i en el qual no sembla que les desviacions des de Narbona cap a Tolosa de Llenguadoc, ni de Nimes cap a Marsella siguin molt rellevants.

Després queden dos altres eixos el que va a Saragossa i d'aquí a Madrid o al Nord i el que va cap a València i cap al Sud. En els seus primers trams, Barcelona-Saragossa i Barcelona-València, la seva importància és similar. Després pot semblar que el tràfic en el tram Saragossa-Madrid és superior al de Saragossa cap a Bilbao-Sant Sebastià i que per tant les relacions amb Barcelona són proporcionalment superiors.

No ens dona aquest mapa molta més informació i sí que potser apunta la hipòtesi, que la principal relació s'estableix amb les Comunitats Autònomes veïnes: el País Valencià i Aragó, per seguir després amb Madrid i per últim el País Basc i potser Andalusia. Pel que fa a l'estranger, es fa difícil de fer una hipòtesi sobre la jerarquia de relacions amb Perpinyà, Tolosa de Llenguadoc, Montpeller, Marsella o Lió i no diguem respecte a les grans metròpolis com ara Milà, París, o la zona urbanitzada centro-europea.

Respecte a les mercaderies, segons la «Segunda Encuesta Nacional de Transporte», l'any 1975 s'exportava per carretera de Catalunya a la resta d'Espanya 9,6 milions de tones/any. L'any 1980, d'acord amb un estudi efectuat per la Generalitat la xifra era de 18 milions de tones/any i cap a Europa marxaven 0,8 milions de tones/any.

Aquestes xifres suposaven que per carretera es feia al voltant del 90% dels fluxos terrestres amb Espanya. Segons l'esmentada «Segunda Encuesta» (citada per ICDT-1988), la distribució, en milions de tones, de les sortides per carretera era: Aragó 2,3, País Valencià 2,0, Madrid 1,2, País Basc 1,1 i Altres 3,0. Pel que fa a les entrades: País Valencià 2,9, Aragó 2,6, País Basc 1,4 i Altres 4,7.

Ja Trias Fargas, com recorda Ros (1989), havia assenyalat el paper d'Aragó i el País Valencià com a subministradors d'aliments i matèries primeres, però podem veure també el seu paper de primer ordre com a receptors de les exportacions catalanes, amb la qual cosa confirmem el que s'apuntava en el Mapa de Tràfic.

Respecte a la CEE, per a l'any 1982, les destinacions (0,7 milions) es repartien: França 60%, Itàlia 12%, RFA 10,2% i GB 3,7%. I els principals orígens de les importacions (1,5 milions de tones) eran França 52%, RFA 20% i Itàlia 6,8%.

Finalment, pel que fa al tràfic de pas, el 1982, podem indicar que les importacions valencianes per carretera foren de 0,8 milions de tones i les exportacions 3 milions, que passaren pràcticament totes per Catalunya. Un estudi francès per al 1983, permet deduir que els trànsits d'importació foren de 0,9 milions i els d'exportació 3,6 milions.

c.3. Transport marítim

El port de Tarragona, l'any 1985, havia mogut 21 milions de tones de mercaderies, amb la següent distribució: 31% (6,5 milions) cabotatge, 64% desembarcades i 36% embarcades.

Pel que fa al port de Barcelona, el mateix any 1985, havia mogut 18.2 milions de tones, la majoria, un 66% corresponia a tràfic de cabotatge (12,1 milions) i prop del 75% té el seu origen o destinació a menys de 100 quilòmetres. La majoria del cabotatge està destinat a Balears, País Valencià, Canàries, Ceuta i Melilla.

Els tràfics del port de Barcelona amb els països de la CEE suposen aproximadament 1 milió de tones (11% del total del comerç exterior del port). Aquests es distribueixen de la forma següent: descarregats, 0,6 milions (França 0,18, Anglaterra 0,22, Portugal 0,05); carregats 0,4 (França 0,18, Grècia 0,06, Portugal 0,06, Anglaterra 0,04). Podem veure que els fluxos de mercaderies per vaixell (0,9 milions de tones) són similars als del ferrocarril, però ambdós sumats no arriben als de la carretera.

c.4. Transport aeri

El que diu la teoria, respecte a aquest tipus de transport, és que s'utilitza en relacions molt diferenciades, que és preponderant en distàncies llargues, més de 1.500 quilòmetres i que entre els 500 i els 1.500 pot ésser competitiu respecte altres sistemes de transport (ferrocarrils d'alta velocitat i autopistes). A la pràctica catalana, veiem la seva importància en les relacions amb Madrid, a causa de les pèssimes alternatives existents, i amb les Illes Balears. En aquest sector, és impossible distingir entre les relacions socials i econòmiques, i les lligades amb el turisme, que té un pes fonamental, i el tràfic de pas.

Si prenem les dades per a l'any 1990, referides a l'aeroport de Barcelona, pel que fa únicament als vols regulars de passatgers tenim: Sobre un total de 2,6 milions de passatgers arribats, el 42,7% provenien de Madrid-Barajas, el 15,8% de Palma de Mallorca, el 5,3% de Menorca-Maó, el 5,0% d'Eivissa, el 4,7% de Sevilla, el 4,1% de Màlaga, i el 3,8% d'Alacant. Dels restants aeroports van arribar menys de 100.000 passatgers en vols regulars. Les xifres de sortides són similars, el total va ésser igualment de 2,6 milions, i les principals destinacions foren: Madrid-Barajas 42,2%, Palma de Mallorca 15,7%, Menorca-Maó 5,1%, Sevilla 4,9%, Eivissa 4,9%, Màlaga 4,2% i Alacant el 3,9%.

Respecte els vols internacionals, només tenim les dades per països. Si igualment considerem tan sols els vols regulars, del 1,5 milions d'arribades, el 16% provenien de Gran Bretanya, el 15,2% d'Alemanya, el 15% d'Itàlia, el 14,9% de França i el 8,7% de Suïssa.

De la resta de països van arribar menys de 100.000 passatgers. Pel que fa al 1,6 milions de passatgers sortits, la destinació va ésser en un 15,7% Gran Bretanya, un 15,5% França, un 14,9% Alemanya, un 14,9% Itàlia i un 8,8% Suïssa.

És evident que el tràfic, sobretot en vols regulars, està condicionat pels enllaços existents; per exemple part del tràfic amb Madrid és tràfic de pas, nacional i internacional i el mateix pot succeir amb altres aeroports i respecte a canvis del mode de transport. Segons Uriel (1990), el 1986/87 hi havia 682 enllaços regulars setmanals, dels quals 436 eren interiors, 220 amb Europa i 26 amb la resta del món. És significatiu que el 1988 els que van augmentar de forma considerable varen ésser els enllaços amb Europa.

Pel que fa el transport de mercaderies, seguint a l'esmentat autor, l'any 1989 varen passar per l'aeroport de Barcelona 61,3 mil tones de les 33,7 corresponien a tràfic interior i la resta a l'inter-nacional. En l'anomenat tràfic domèstic, el 40% tenia com origen o destinació l'aeroport de Madrid i un altre 45% es repartia entre Palma de Mallorca, Menorca, Eivissa, Màlaga, Les Palmes, València i Alacant. En el tràfic internacional la principal relació és amb l'aeroport de Frankfurt (25%) i un altre 40% amb els aeroports de París, Amsterdam, Londres i Brussel·les.

c.5. Telèfons

Segons apareix a l'Anuari Estadístic de Catalunya (quadres II.05 i II.06), les conferències automàtiques internacionals varen ésser, el 1988, 31,64 milions (el 25% del total espanyol) i les conferències amb Espanya 743,95 milions (el 20% del total espanyol). La publicació «Telefònica Catalunya 1989» ens dona, per als anys 1989 i 1990, les conferències interurbanes amb Espanya, 841,14 i 938,04 milions respectivament i amb l'estranger 39,64 i 48,59 milions per als esmentats anys.

En la mateixa publicació, apareix una distribució dels fluxos amb origen a Catalunya cap a les diferents Comunitats Autònomes i la distribució de trànsit efectuat a través de la central internacional de Barcelona. Per a l'any 1989 i en percentatges, en el primer àmbit trobem com a destinacions principals les comunitats autònomes de: Madrid 32,1%; Andalusia 14,6%; País Valencià 12,4%; Aragó 7,6%; País Basc 5,9%; Castella-Lleó 5,4%; Galícia 4,4%; i Balears 3,5%.

Amb l'estranger apareixen com a més importants percentualment els països o agrupacions de països següents: França 27,9%, Alemanya Occidental 17%, Gran Bretanya 11,4%, Itàlia 10,3%, resta CEE 13,3%, resta d'Europa 7,9%, Estats Units 4,2%; resta Amèrica 4,6%; i Japó 0,5%. La Direcció de Planificació de la Telefònica ens ha facilitat un cert desglossament territorial dintre dels països europeus més rellevants, tot i advertint que són dades provisionals, pendents de revisió.

A França podem veure, que el 25% del tràfic provinent de Catalunya es dirigeix als Departaments de la Regió Parisenca (París), el 7% als Pirineus Orientals (Perpinyà), el 7% a l'Arieja (Foix), el 6% a l'Aude (Carcassona) el 4% a l'Erau (Montpellier) i el 4% al Roine (Lió).

Pel que fa a Alemanya, les divisions territorials són molt grans, i els fluxos van: el 43% al centre i sud-est (Bayern, Saarland, Hessen, Saxònia) (Frankfurt 5%, Munic 5%), el

34% al centre-nord (Westfàlia i Renània-Palatinat) (Düsseldorf 6%), un 14% al sud-oest (Baden Württemberg) (Stuttgart 4%) i un 9% al nord (Schleswig-Holstein, Hamburg i Bremen) (Hamburg 6%).

Respecte a la Gran Bretanya, Londres concentra el 35% de les trucades i les altres ciutats menys del 5%. A Itàlia, es concentra, en un 41% a Mila, un 11% a Torí i un 11% a Roma. Pel que fa a Suïssa, un 20% a Ginebra i un 14% a Zuric, i respecte a Holanda, un 25% a Amsterdam, 22% a Rotterdam, 15% Eindhoven, 12% L'Haia i un 11% a Utrecht.

En base als percentatges dels diferents països, podem establir que les principals relacions són amb la Regió Parisenca (París) 7% del total, Milà el 4% i Londres el 3,8%. A continuació, entre el dos i l'u per cent de les trucades tenen com a destinació, per ordre descendent, les àrees de Perpinyà, Foix, Carcassona, Montpeller, Amsterdam, Lió, Bordeus, Torí, Roma, Rotterdam, Hamburg, Düsseldorf i Ginebra. Aquesta llista cal considerar que es refereix a zones a l'entorn d'aquests centres, que tenen diferents característiques de grandària i població, i per tant és merament indicativa.

c.6. Premsa

Primer de tot cal assenyalar que les publicacions diàries que hem examinat ens mostren un baix nivell de relació quantitativa entre regions. Hem analitzat les dades de difusió més recents, que corresponen a diferents períodes de l'any 1989, segons els controls establerts per l'«Oficina de Justificació de la Difusió». Només s'han examinat els principals diaris de la premsa espanyola i un diari escrit en català.

El cas amb majors fluxos interregionals, és el del diari «El País», que cal tenir en compte que no es realitza de forma exclusiva en un lloc. Aquest diari només venia el 39% de la seva tirada a Madrid i l'11% a Barcelona i un 3% més a la resta de Catalunya, estant la resta molt distribuïda per tot Espanya. Estem parlant sobre una base d'aproximadament 380.000 exemplars.

Un segon cas de difusió rellevant, amb influència de Madrid cap a Catalunya, però a un nivell menor, seria el de l'«ABC» que ven el 43% a Madrid, però només el 3% a Barcelona i unes dècimes a la resta de Catalunya. També en aquest cas hi ha una certa diferenciació entre les edicions de Madrid i de Barcelona. En aquest diari destaca la venda de l'edició andalussa, un 27%. Els percentatges s'han d'aplicar sobre una base de 280.000 exemplars de tirada.

De Catalunya cap a la resta d'Espanya, només és rellevant la venda de «La Vanguardia», que ven el 78% a Barcelona, el 14% a la resta de Catalunya i un 1,5 a Madrid. Sobre un total de 210.000 exemplars. En el cas de l'«Avui», s'ha d'assenyalar que ven el 75% de la seva tirada a Barcelona, i un 21% a la resta de Catalunya; és a dir que únicament un 4% surt de Catalunya. La tirada és de 37.000 exemplars.

Una altra manera de presentar les dades anteriors, és dir que Catalunya envia aproximadament 18.000 exemplars a la resta d'Espanya (16,5 milers «La Vanguardia» i 1,5 l'«Avui» i en rep 61.000 (52 milers de «El País» i 9 milers l'«ABC»). Pel que fa a l'incidència dels dos diaris exportadors, cal assenyalar que el principal punt d'exportació és el País Valencià,

que rep 3,8 milers diaris (566 l'«Avui» i 3.223 «La Vanguardia»), després Madrid que rep 3,2 milers diaris (138 de l'«Avui» i 3.075 de «La Vanguardia»), en tercer lloc les Illes Balears amb 2,7 milers diaris (421 de l'«Avui» i 2.254 de «La Vanguardia») i després Aragó amb 1,6 milers diaris (1.559 «La Vanguardia»).

Cal prendre les xifres amb precaucions, ja que es refereixen com ja s'ha dit a un període determinat, que pot estar subjecte a diverses incidències: concursos, suplementos, turisme, etc però com en altres casos creiem que són prou significatives perquè poden servir com indicador ordinal de la situació.

D. Altres relacions

d.1. Relacions demogràfiques

Entenem aquí per relacions demogràfiques, les produïdes per les migracions inter-regionals. És ben sabut que Catalunya ha estat terra de migracions des de fa segles, però especialment en el segle actual el fort creixement de la seva població ha estat fruit de l'arribada de nombrosos immigrants procedents fonamentalment d'altres regions espanyoles.

Actualment, tenim com a resultat d'aquest fenomen, segons el Padró de 1986, que dels 5,98 milions d'habitants registrats, 3,94 eren nascuts a Catalunya, 1,93 milions a la resta de l'Estat i 0,11 milions a l'estranger. Dintre els nascuts a la resta d'Espanya destaquem els provinents d'Andalusia, 0,90 milions, els nascuts a Extremadura, 0,17 milions, els originaris de Castella-Lleó, 0,16 milions, els d'Aragó, igualment 0,16 milions, i els de Castella-la Manxa, amb 0,15 milions. A les restants Comunitats han nascut menys de cent-mil persones actualment empadronades a Catalunya.

Aquest fenomen, almenys en el darrer any de què es disposa de dades (INE, 1989), s'ha reduït molt, sens dubte com a resultat de la crisi econòmica. L'any 1987, que va ésser ja un any de creixement econòmic, i almenys pel que fa referència a les xifres oficials d'altres i baixes, pràcticament es varen igualar els moviments d'entrada de població (18.758 persones) amb els de sortida (20.427 persones), i Catalunya va ésser, doncs, oficialment, una comunitat amb emigració. Les relacions més fortes tant d'entrada com de sortida foren aquell any amb Andalusia (5.988 i 6.613 respectivament), seguides per les de Madrid (1.605 i 2.038), País Valencià (1.572 i 1.977) i l'Aragó (1.730 i 1.578). Les xifres sumades de les altres Comunitats Autònomes estan per sota de les tres mil persones.

Es pot pensar que en el futur, potser amb menys intensitat, es podria iniciar novament un procés immigratori segons quina sigui l'evolució de l'economia catalana i la situació d'altres regions no únicament espanyoles. Hi ha autors, però, que creuen que s'ha produït un canvi en l'estructura econòmica catalana que, junt amb l'estructura demogràfica existent, fan poc probables forts augments de població immigrada. Caldrà esperar noves dades per veure quina serà la realitat.

En tot cas, les importants relacions migratòries que ja s'han produït, sens dubte no es limiten a un únic viatge, i donen lloc a diversos efectes socials, econòmics i culturals, que fan que en alguns indicadors de relació apareixin lligams importants amb les regions d'origen.

d.2. Turístiques

Per quantificar i localitzar aquestes relacions, tenim dades, com ja s'ha dit, únicament pel que fa als estrangers que vénen, i per als quals podem utilitzar diverses estadístiques. Per una banda tenim les arribades de l'estranger segons vies d'entrada. Sobre un total, per a l'any 1988, de 16,6 milions, la majoria, 10,5 milions varen entrar per la Jonquera i 1,5 per Portbou, 1,2 per Lés i 1,1 per la Seu d'Urgell. Respecte aquest turisme per carretera l'Institut Català pel Desenvolupament del Transport estimava que un 25% dels turistes entrats es poden considerar com de trànsit (ICDT-88, pàg. 45).

Altres fonts indiquen que, del total d'entrats per la Jonquera, menys de la meitat, 6,2 milions, tenien per destinació Catalunya i provenien principalment de França, 2,6 milions i d'Alemanya, 1,4 milions, (Anuari Estadístic de Catalunya, 1989).

Si s'analitzen les dades de pernoctacions hoteleres, de les 20 milions d'efectuades l'any 1988, 13,4 corresponien a estrangers, amb els països d'origen següents: Alemanya 4,2 milions, Gran Bretanya 2,5 milions, Benelux 1,9 milions, França 1,6 milions i Itàlia un milió. Veiem la importància de les pernoctacions domèstiques, 6,6 milions, de les quals no coneixem les característiques.

Serveixin únicament aquestes dades per subratllar un cop més les fortes relacions de Catalunya amb els països de la CEE, que són per altra banda, com hem vist en altres aspectes, prou correlacionades amb la grandària i/o el seu nivell econòmic, però igualment per valorar, també en el sector turístic, el pes fonamental de les relacions intraregionals i amb la resta d'Espanya.

E. Relacions institucionals

En la etapa autonòmica iniciada el 1978, hi ha hagut propostes i diversos processos de relació de Catalunya amb el seu entorn. En molts casos tenien caràcter bilateral, agermanaments o convenis entre dues institucions; aquests no s'han pres en consideració, tot i que en el seu conjunt generen un volum de relacions considerable. Tampoc no hem analitzat altres relacions externes, com ara l'obertura d'oficines de representació fora de Catalunya.

De fet, aquí únicament s'han examinat algunes propostes de relació plural amb àrees contigües o no, que considerem rellevants en el tema que ens ocupa, establertes principalment per la Generalitat de Catalunya i en un cas per l'Ajuntament de Barcelona.

e.1. Relacions estatals

Encara que és una obvietat, cal dir que la primera i més important, quantitativament i qualitativa relació política de Catalunya és, segons l'ordenament vigent, la seva pertinença a l'Estat Espanyol. L'article primer de l'Estatut, en el seu primer apartat, diu: «Catalunya, com a nacionalitat i per accedir al seu autogovern, es constitueix en Comunitat Autònoma d'acord amb la Constitució i amb el present Estatut, que és la seva norma institucional bàsica».

Aquesta referència a la Constitució Espanyola, és doble. L'article segon d'aquesta és el que reconeix i garanteix el dret a l'autonomia de les nacionalitats i de les regions espanyoles i el títol VIII és el que parla de l'organització territorial de l'Estat.

Aquesta pertinença de Catalunya a Espanya ha dominat, des de fa molts segles les característiques de les seves relacions amb l'exterior. En els temps en què Espanya mantenia una situació molt aïllada de la resta del món, la major part de les relacions externes, polítiques, econòmiques i socials, de Catalunya eren amb la resta d'Espanya. En un període, a més, de centralisme polític i dirigisme econòmic aquesta relació era especialment forta amb el centre, que era seu del poder, és a dir amb Madrid.

Posteriorment, a la segona meitat d'aquest segle, quan es va iniciar a Espanya un procés, que tot i mantenir el centralisme polític, establia una tímida obertura econòmica, Catalunya va aprofitar-la relativament més que d'altres regions, establint diversos lligams amb l'estranger. En els darrers anys, amb la democràcia i l'estat de les autonomies, tot i mantenir-se molt elevades les relacions amb el govern central, s'han multiplicat les relacions exteriors. Aquest procés ha culminat amb l'entrada d'Espanya a la Comunitat Europea, que a Catalunya ha tingut les repercussions que hem estat assenyalant.

Per tant, com hem vist, tot i que les principals relacions econòmiques i socials són les que es produeixen amb la resta d'Espanya, encara que potser amb forma territorialment més diversificada, han augmentat de forma espectacular les relacions amb l'estranger, especialment amb la resta d'Europa, marcant-se una tendència a l'equilibri entre aquests dos àmbits. La incorporació d'Espanya a la Comunitat Europea ha potenciat, a tots els nivells, les relacions de Catalunya amb els països que en formen part. Però, a més, ha configurat una relació amb un altre nivell d'administració, el situat a Brussel·les, que tot i estar legalment establert a nivell d'estats, permet un conjunt d'actuacions en paral·lel a nivell regional, que han donat lloc a diverses agrupacions que de mica en mica van incrementant la seva importància.

En l'actual procés de formació d'Europa és difícil de posar-hi un termini, però sembla evident que hi haurà un creixement accelerat de les relacions a tots els nivells, passant de l'estadi econòmic al nivell polític i incrementant-se paral·lelament les relacions socials. Aquest fenomen portarà a nivells de relació diferents dels actuals, aquí és on es podria la hipòtesi de futur sobre l'establiment de les anomenades euroregions, però no únicament com agrupacions a nivell econòmic, sinó a nivell político-administratiu, aquest tipus de realitat portaria a augmentar, encara més, les relacions en l'àmbit europeu i en el supraregional.

e.2. Les relacions autonòmiques

En primer lloc i pel que fa a les relacions entre Comunitats Autònomes espanyoles, cal recordar l'article 145 de la Constitució que diu: «1. En cap cas no s'admetrà la federació de Comunitats Autònomes. 2. Els Estatuts podran preveure els casos, requisits i termes en què les Comunitats Autònomes podran celebrar convenis entre elles per tal d'acomplir i prestar serveis que els siguin propis; i podran preveure, també, el caràcter i els efectes de la corresponent comunicació a les Corts Generals. En els altres casos, els acords de cooperació entre les Comunitats Autònomes requeriran l'autorització de les Corts Generals».

L'Estatut de Catalunya, per la seva banda, regula, de forma concordant amb la Constitució, aquesta possibilitat d'establir convenis en el seu article 27. La Disposició Addicional Segona fa referència al Patronat de l'Arxiu de la Corona d'Aragó i la Cinquena diu el següent:

«Atesa la vocació cultural de Catalunya, l'Estat i la Generalitat hi consideraran el servei de la cultura com a deure i atribució essencial, d'acord amb allò que preveu l'apartat 2 de l'article 149 de la Constitució, i per això col·laboraran en llurs accions per el foment i el desenvolupament del patrimoni cultural comú, en les seves diferents expressions lingüístiques i modalitats.

»En el marc d'aquesta col·laboració es facilitarà la comunicació cultural amb altres comunitats autonòmiques i províncies, prestant especial atenció a totes aquelles en les quals Catalunya hagués tingut particulars vincles històrics, culturals o comercials». Tot i que és prou limitadora, és evident que permet establir relacions amb les altres Comunitats, sempre i quan les dues parts ho considerin convenient, cosa que de moment no s'ha produït.

Però, ha estat, un cop més, la integració en les Comunitats Europees i la perspectiva del Mercat Únic pel gener de 1993, el gran motor d'impulsió de l'agrupació de Catalunya amb altres regions. Com veurem en les propostes o realitats incipients que s'examinen a continuació, totes elles iniciades en la dècada dels vuitanta, estan motivades per la necessària potenciació del desenvolupament econòmic, objectiu que passa al davant d'altres aspectes culturals i socials, tot i que hi són citats, mentre que els aspectes polítics s'eviten totalment.

e.2.1. La Comunitat de Treball dels Pirineus

Aquest pot ésser considerat com un dels primers acords interregionals existents i possiblement el que més lluny ha arribat en el seu treball. El seu objectiu bàsic es superar els inconvenients derivats de l'existència de la frontera entre els estats i lligat a ell els que suposa el massís dels Pirineus.

El protocol d'Acord d'aquest grup es va signar l'abril de 1983, després de tres anys de contactes, iniciats en un primer congrés impulsat pel Consell d'Europa. Agrupa per la banda espanyola les comunitats autònomes d'Aragó, Catalunya, Navarra i País Basc i per la banda francesa les regions d'Aquitània, Migdia-Pirineus i Llenguadoc-Rosselló, també en forma part el Principat d'Andorra. Això suposa una àrea de 210 mil quilòmetres quadrats, en la qual viuen disset milions de persones.

El 1989, es va aprovar a Camprodon el Reglament d'Organització i Funcionament. Hi han establertes set comissions: Treball, Turisme, Cultura, Medi Ambient, Cartografia, Economia de Muntanya, Comunicacions i Innovació i Desenvolupament Tecnològic.

Una de les seves darreres actuacions ha estat la redacció d'un «Programa de Cooperació Transfronterera» amb un pressupost pel període 1991-1993 de 409,5 milions de pessetes, la meitat del qual s'espera finançar via FEDER en aquest programa es preveuen 17 projectes amb característiques diverses. Però més que les actuacions directes, el seu paper més important és actuar de forma conjunta davant dels governs espanyol i francès, per tal d'aconseguir les solucions que de forma coordinada s'han previst en els diversos

temes. És rellevant la seva actuació en propostes de comunicacions, tant per carretera com per ferrocarril, que en diversos casos han estat ja acceptades per les administracions actuant dels dos estats.

e.2.2. Els quatre motors per Europa

Una altra de les relacions internacionals que manté la Generalitat de Catalunya, és la que s'ha anomenat «Quatre motors». En aquest grup, hi participen algunes de les regions més desenvolupades d'Europa (Llombardia, Roine-Alps, Baden-Württemberg) i el juliol de 1989 s'hi va adherir la província canadenca d'Ontario. Cal dir que els indicadors de les quatre regions (Gasòliba 1989) assenyalen diferències notables en els seus nivells de competitivitat i capacitat econòmica.

El seu objectiu és «verificar la capacitat de les regions europees, crear ulteriors oportunitats de desenvolupament recíproc i contribuir a la unitat europea». Per tant, tot i que territorialment es podria considerar que defineix un cert eix central, no són objectius territorials els que tenen especial rellevància en la seva relació. Els seus orígens es pot considerar que són els acords que la regió de Roine-Alps va establir el 1986 amb Baden-Württemberg i el 1987 amb Llombardia. Aquell mateix any la Generalitat va establir un acord de cooperació amb l'estat alemany. L'any següent, 1988, ho va fer amb les tres regions, de forma bilateral, mentre que Llombardia ho feia amb Baden-Württemberg i el setembre de 1988 es varen reunir a Stuttgart els quatre presidents i fundaren la Comunitat de Treball «Quatre motors». En anys posteriors, s'han continuat establint acords bilaterals.

El grup ha examinat problemàtiques comunes en els camps del Transport, les telecomunicacions, la formació empresarial, la col·laboració amb l'Europa de l'Est, la cultura, l'art, el turisme i l'esport.

e.2.3. L'Euroregió Migdia-Llenguadoc-Catalunya

A més de relacions establertes, es considerava que «Catalunya té un paper clau en la construcció d'una gran àrea econòmica europea, la de la mediterrània nord-occidental». (Gasòliba, 1989). Amb base a aquesta idea, hi va haver una iniciativa de la Generalitat de Catalunya, d'establir la consolidació del triangle Barcelona-Tolosa de Llenguadoc-Montpeller com a nucli del que seria una gran euroregió del Mediterrani Nord-Occidental.

Fins ara s'han celebrat dues reunions dels respectius presidents regionals, la tercera, que era prevista a Perpinyà el 9 de febrer d'enguany, va ésser ajornada fins al mes d'abril, potser esperant la solució que es doni al traçat del TGV francès, tema sobre el qual aquest grup tenia una proposta («El Temps» 11-2-91 i «Set Dies» 15-2-91).

Aquesta col·laboració es va iniciar a principis de 1989 i com en els altres casos examinats, tracta d'incidir de forma conjunta en temes d'infraestructures, formació professional, recerca (transferències de tecnologia), cultura, esport i turisme (termalisme). S'han fet diverses actuacions a nivell cultural i, en el tema de les infraestructures, es considera positiva la pressió efectuada de cara a la construcció del túnel del Pimorent, tema sobre el que igualment ha jugat un paper de pressió la Comunitat de Treball dels Pirineus.

e.3. Les relacions de l'Ajuntament de Barcelona

Aquest Ajuntament ha tingut una àmplia actuació internacional. Com li és propi i per altra banda coincidint amb els estudiosos d'aquests temes, ha donat molta importància als sistemes de ciutats com a veritables articuladors del territori.

També en aquest cas, podem detectar dos nivells de relació, el més ampli d'abast internacional, sobretot amb ciutats de Sudamèrica, d'Estats Units i també d'Europa i un altre nivell amb objectius més lligats al territori que envolta Catalunya.

Pel que fa a les relacions del primer àmbit, entre altres actuacions l'Ajuntament de Barcelona va promoure en l'anomenada Conferència de Barcelona, celebrada l'any 1989, una xarxa d'intercanvis anomenada Eurociutats, amb diferents formes de cooperació. Igualment va establir un programa de cooperació amb el desenvolupament, especialment amb Amèrica Llatina i té una presència activa en diversos organismes internacionals (FMCU, IULA, CMRE i CCCRL).

e.3.1. La xarxa C6

Respecte al seu entorn geogràfic, l'interès municipal s'explicita clarament en un dels objectius del Pla Estratègic Barcelona 2000, que vol convertir Barcelona en «un centre direccional d'una macro-regió europea amb un elevat potencial de progrés». D'aquí surt el projecte anomenat xarxa C6.

Aquesta proposta agrupa sis ciutats (Barcelona, Saragossa, València, Ciutat de Palma de Mallorca, Tolosa de Llenguadoc i Montpeller), al voltant de Barcelona, que el novembre de 1989, varen decidir establir una comissió tècnica per identificar els nexes entre elles i el setembre de 1990, precisament a Barcelona, es varen constituir com a «lobby», amb l'objectiu de presentar propostes conjuntes a les institucions regionals, estatals i comunitàries.

El gèner d'enguany, es va fer la segona reunió a Saragossa, per tal d'establir sis projectes de cooperació amb seu a cada una de les ciutats i els objectius concrets de la seva acció com a grup. Hi ha temes referents al coneixement mutu, a les relacions universitàries, a la informàtica municipal, a les comunicacions, a la renovació dels centres històrics i al medi ambient. Està prevista una nova reunió a Tolosa de Llenguadoc el proper mes de juny.

Entre els objectius, rellevants pel tema que aquí ens ocupa, d'aquests grups de ciutats que es consideren pertanyents «a l'eix de la Mediterrània nord-occidental en procés d'estructuració» figura el de potenciar els processos d'integració i reequilibri territorial en l'àmbit de la Comunitat Econòmica Europea. Per part de l'Alcalde de Barcelona s'ha fet recentment la proposta en una reunió del comitè executiu del C6 a Montpeller, d'elaborar un pla estratègic de les sis ciutats per «arribar a una força estratègica conjunta que situï en el mapa europeu una àrea que ara no hi figura».

F. Conclusions

Dels diferents aspectes examinats, es podria deduir en primer lloc, que el tema de les relacions de Catalunya amb l'exterior està en aquests darrers anys subjecte a un gran can-

vi. Generalitzant el que deia Anna Birulés (1989), respecte a l'economia, es pot dir que: «Fins el 1986 Catalunya, malgrat estar mancada de poder polític, o haver-lo de compartir, ha gaudit d'una preeminència econòmica dins d'Espanya. Espanya era el seu marc de referència. (...) Un cop incorporats a Europa i davant de la perspectiva del Mercat Únic Europeu i del propi repte d'aquesta Europa en el món, la situació és força diferent».

f.1. Els fets

No és un pronòstic, sinó una realitat, que s'han incrementat els intercanvis amb Europa. El que continua essent difícil de preveure és, per una banda, quin serà el saldo econòmic, social i polític d'aquest conjunt de relacions i, per altra banda quins efectes tindrà en les relacions amb la resta de l'Estat.

De l'examen efectuat d'unes poques i heterogènies dades es poden establir pel que fa a les relacions actuals unes determinades conclusions. No es pot quantificar la intensitat d'aquesta relació però potser es pugui diferenciar segons les seves característiques. Donada, diem-ho un cop més, l'heterogeneïtat de les estadístiques i de les divisions geogràfiques, ha calgut forçar alguns elements, tot i que de forma inconscient, per adaptar els resultats a una explicació mínimament coherent i atractiva.

Alguns oblots evidents, com ara la poca relació que els indicadors utilitzats ens assenyalen respecte a les Illes Balears, ens indiquen per una banda l'èscassa fiabilitat d'algunes dades i per l'altra que potser caldria contemplar altres fluxos com ara els comercials, l'audiència televisiva, l'origen dels estudiants universitaris i tants d'altres que sens dubte ens farien palesa aquesta relació. En algun d'aquests aspectes s'ha intentat, sense èxit tenir aquestes dades.

Respecte als resultats obtinguts, es fa evident, com a mínim, un doble nivell de relació, per una banda amb les zones econòmiques i molts cops capitals polítiques, més importants d'Espanya i Europa, independentment de la seva proximitat geogràfica, pensem per exemple amb Madrid, París, Milà, Londres, el centre d'Alemanya o el País Basc. Un segon nivell de relació, s'estableix segons altres indicadors, amb les regions geogràficament pròximes: País Valencià, Aragó i en grau inferior, amb menys dades per estar-ne segurs, amb el sud de França, proper a Catalunya.

Una, en part, possible excepció a aquesta doble relació, pot ésser la forta relació telefònica amb algunes Comunitats Autònomes espanyoles, lligades socialment amb Catalunya a causa dels forts corrents migratoris dels anys anteriors, el cas més evident és el d'Andalusia. Les característiques horàries i de localització d'aquestes trucades fan pensar clarament en aquest tipus de relació més social que no pas econòmica.

f.2. Les voluntats

Les actuacions, en molts punts coincidents, efectuades per la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona semblen estar basades en diverses hipòtesis sobre aquest doble nivell de relació de Catalunya amb l'exterior. Sovint aquestes hipòtesis no estan explicitades, ni basades en un treball empíric, que en el millor dels casos s'acostuma a encarregar un cop

presa la decisió, però evidentment existeix en aquestes institucions un coneixement de la realitat política i econòmica que les envolta, i per això coincideixen a fomentar els dos tipus de relacions existents.

Tot i això, una part del que podrien semblar polítiques coherents de relació, des del punt de vista de l'anàlisi de la realitat econòmica o territorial, respecte a determinades regions espanyoles, no s'inclou en les actuacions a curt termini. Ja els clàssics de la «ciència regional» feien la distinció entre les regions polaritzades o les regions homogènies derivades de la observació dels fets i les regions programa o pla, degudes a la voluntat d'actuació de l'administració.

Fa anys, l'octubre de 1976, en un debat, sobre els països catalans, l'autor, junt amb tres companys, deien que en aquell territori unia sobretot «la semblança dels problemes plantejats pel desenvolupament del capitalisme. Les desigualtats, els desarrelaments, les insuficiències públiques, els desequilibris territorials i els retardaments són els problemes que esperen i han de tenir resposta». El mateix criteri, d'unió davant els problemes comuns, es podia observar en algunes propostes, igualment no institucionals, d'euroregió, presentades en el Primer Congrés de la Mediterrània Nord-occidental celebrat a Barcelona, el maig de 1985.

Dos anys després, el 1987, en una conferència celebrada a Estocolm, el President de la Generalitat recollia aquesta idea de la Mediterrània Nord-Occidental, una mica reduïda territorialment, des del País Valencià fins al Vèneto i amb Lió i Grenoble al nord, dient que una característica de l'àrea és que està vertebrada per «un sistema de grans ciutats», amb un segon element de vertebració «que no són metròpolis en el desert, sinó capitals de regions molt vives».

També es feia referència «sobre aquesta euroregió que volem anar construint durant els pròxims quinze o vint anys a la Mediterrània nord-occidental», però a més curt termini assenyalava que «nosaltres tenim un interès especial a establir unes relacions ben fortes entre el sud i el nord dels Pirineus» i expressa finalment la seva voluntat que Barcelona-Tolosa de Llenguadoc arribi a ser un gran eix de desenvolupament.

Actualment, és un fet generalment acceptat, que el procés d'obertura a un gran mercat com serà l'europeu posa de manifest la necessitat urgent de millorar les condicions de competitivitat de l'economia catalana si es volen obtenir efectes beneficiosos. Una de les possibilitats per millorar, donat que el pes econòmic de Catalunya dins d'Europa és molt reduït, és posar en joc no tan sols els seus avantatges i potencials sinó fer-ho conjuntament amb les àrees del seu entorn, per tal que el conjunt es converteixi en una zona d'Europa econòmicament rellevant, en la qual es localitzi una part del creixement que s'espera generi el mercat unificat.

Catalunya i les regions que l'envolten, són a la perifèria del nucli de creixement europeu, l'eix de creixement central pot flexionar cap el sud o pot dirigir-se en direcció als països de l'Est. Es dona un model, com ha dit Josep Roig (1989), en què «l'economia i el territori han de competir amb un nombre relativament reduït d'eurociutats». Sobre aquesta base es fan els plans de Milà, de París i també de Barcelona i les propostes de la Generalitat de Catalunya.

Cal una actuació conjunta del sector públic i del sector privat, per tal d'incrementar la dinàmica del Sud d'Europa per tots els mitjans possibles, entre d'altres dotant-lo de millors infraestructures de comunicació i transport, incrementant la formació dels seus habitants, establint un medi ambient atractiu, oferint incentius a noves inversions especialment qualificades en matèria de R+D, etc.

Aquesta política requereix la màxima cooperació amb els territoris que es troben en aquesta situació, el País Valencià i Aragó i potser les Balears, les regions amb el nivell màxim de relació amb Catalunya. Per la part de França hi ha les tres regions properes, que sense tanta relació, comparteixen amb Catalunya els problemes derivats de la seva «geoeconomia», mancances infraestructurals i d'aïllament respecte el centre econòmic d'Europa.

Com sabem, Barcelona, Tolosa de Llenguadoc i Montpeller (tres de les ciutats del projecte municipal C6), són les capitals de tres regions: Catalunya, Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus, que varen acordar el 1989, a proposta de la Generalitat, la creació d'una euroregió transpirenca com a nucli d'una regió més gran del Mediterrani nord-occidental. La manca en aquest darrer projecte del País Valencià, Aragó i les Illes Balears, les capitals de les quals figuren en el projecte C6, creiem que, tot i les evidents dificultats polítiques, és un fet que cal solucionar en coherència amb els motius que es donen per establir l'euroregió.

Existeixen, és clar, importants diferències en aquests àmbits que caldrà tenir en compte. Les desigualtats econòmiques es veuen reflectides en el PIB per habitant, que en conjunt és el 76,5% del de la CEE, però que és molt superior al Migdia-Pirineus, a les Balears i a Catalunya que a València, mentres que les altres dues regions estan en una situació intermitja. Pel que fa a l'aspecte cultural, per exemple la llengua, les diferències són evidents. Finalment, la diferència d'estats, comporta diversitats polítiques i administratives, per exemple pel que fa a les competències dels diferents organismes relacionats.

Estem doncs parlant d'una àrea de 180.623 km² (8% de la CEE), 16,5 milions d'habitants (5% de la CEE) i per tant amb una densitat de 91 hab./km², que està molt per sota de la CEE (144 hab./km²). En la darrera dècada el creixement de la població, tot i ésser baix (0,55%), ha més que doblat el de la Comunitat (0,25%). Aquesta hipotètica euroregió estaria en termes de PIB per habitant al 75% de la mitjana de la CEE. Tindria igualment una baixa taxa d'activitat femenina, un pes inferior de l'ocupació en el sector industrial i per contra superior en el sector primari, una taxa d'atur més elevada i xarxa d'infraestructures de comunicacions insuficient.

En termes de sistemes de ciutats, a part de les capitals que s'han esmentat, hi ha un segon nivell important de ciutats que potser caldria incorporar en les actuacions que a nivell municipal s'han posat en marxa, com són en el cas espanyol: Osca, Terol, Lleida, Girona, Castelló i Alacant; i en el cas francès: Nimes, Carcassona, Perpinyà, Foix, Càors i Montalban.

Aquesta regió assoleix una grandària prou considerable a escala europea. A mig termini, tot i les òbvies dificultats polítiques i socials existents, sembla possible arribar a constituir-hi uns estrets lligams de cooperació mútua.

En canvi, el que podria ésser el següent esglaó d'incorporacions al seu entorn, la gran regió de la Mediterrània nord-occidental, que inclouria altres regions d'Espanya, de França i d'Itàlia, s'hauria de fonamentar en uns altres paràmetres. El nivell de relació econòmica no és tan evident, i per jugar un cert paper de «lobby», existeixen molts aspectes contradictoris i de competència interna i els problemes derivats de la localització comuna en el sud d'Europa tenen sovint solucions contradictòries. Pensem per exemple en un tema com la continuació del TGV a partir de Narbona.

Les institucions catalanes semblen conscients de la necessitat d'incrementar les relacions amb l'entorn, millorant les seves estructures, per tal de potenciar una euroregió, de moment a nivell econòmic. Aquí no es tracta tant d'unir les que tenen relació, per tal de treure'n un profit a nivell intern, tot i que això també pot succeir, sinó d'agrupar les que senten una necessitat comuna de millorar les seves relacions respecte a unes terceres, concretament, les del centre d'Europa. Aquesta euroregió, de límits difosos i amb problemes d'ordre polític, sembla que es va dibuixant a gran velocitat i és possible que a mig termini sigui un nou marc de referència.

Però arribats aquí, aquesta reflexió el que ha fet, més que donar resposta a la pregunta sobre les relacions exteriors de Catalunya, ha estat obrir una sèrie d'interrogants. Per una banda es plantegen les clàssiques incògnites dels economistes, animades ara pel mercat únic europeu i l'aparició propera de la moneda única, referides on ens pot portar una balança de pagaments tradicionalment deficitària; de si podrem parlar d'economia catalana o només d'economia localitzada a Catalunya; les velles preguntes amb noves cares de si el futur de l'emigració passa per l'economia catalana o per la situació del Magreb i dels països de l'Est.

Territorialment, queden els dubtes, ara potser ja no sobre els països catalans, sinó respecte a una possible euroregió, els seus límits i la seva estructura. Els temes semblen els de sempre, però pel camí s'han perdut moltes coses, que caldrà retrobar. A més d'aclarir els centres de poder i decisió de l'economia catalana, tan poc clars com hem vist en operacions recents, cal pensar: en l'organització política que hauran de tenir aquestes euroregions; en els nous nivells de poder i competències; en els proveïdors de serveis públics, en l'estructura social en la cultura i amb la llengua. Calen respostes per poder anar avançant, sinó ens volem quedar únicament amb un grup de pressió per aconseguir la millora de les comunicacions, cosa important però conegudament insuficient, pels objectius de desenvolupament regional que es volen assolir.

Així s'acaba la reflexió, constatant la necessitat i la manca de projectes que formulin una previsió i uns objectius del que poden ésser en el futur les relacions exteriors de Catalunya. Diguem, però, que es veu una necessitat de coordinar i completar, projectes existents que tenen els mateixos objectius i prenen iniciatives molt similars. Potser per fer això, primer cal, com s'ha dit, aprofundir en la realitat, tenir més dades i fer més treball d'investigació, i aquí cal fer una crida als geògrafs peoners en aquest camp, i també als conreadors d'altres ciències socials. Pensem que en una gran part aquestes relacions exteriors vindran molt influïdes per la futura legislació europea i aquesta té uns terminis, que es van acomplint, i cada cop es farà més difícil incidir en aquest procés. Cal generar propostes fonamentades i aquest és un paper que no poden defugir els membres dels col·lectius d'estudiosos com els que aquests dies celebren aquest Congrés.

Bibliografia i informació estadística

- AEROPUERTO DE BARCELONA (1991): *Movimiento de pasajeros nacionales e internacionales por procedencia y destino, 1990* (No publicat, dades facilitades per la Direcció).
- AJUNTAMENT DE BARCELONA (1990): *Barcelona y el sistema urbano europeo*, Barcelona Eurociudad, 1.
- BATLLE, LI. (1989): *El transport ferroviari a Catalunya*, Generalitat de Catalunya.
- BIRULÉS, A. (1990a): «Algunes notes sobre "el futur econòmic de Catalunya en el context espanyol i europeu"», Comunicació a *Jornades Present i Futur de l'Economia Catalana* (Publicada a la *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 13, gener-abril).
- (1990b): «Una nova estructura per el comerç exterior català», Ponència a *II Simposi sobre l'economia catalana*, gener.
- CAMBRA OFICIAL DE COMERÇ, INDÚSTRIA I NAVEGACIÓ DE BARCELONA (1990): *Memòria econòmica de Catalunya, 1988*, (Director).
- CARRERAS, J.M. (1982): *Reconocimiento Territorial de Cataluña*, 23 volums, MOPU i Generalitat de Catalunya.
- CARRERAS, J.M., GIRAL, E., LLUCH, E. i ROCA, F. (1976): «Nació i Regió als Països Catalans: economia política, estructures territorials i ideologies», Ponència presentada a les *Jornades de Debat sobre els Països Catalans*, Octubre.
- CASTELLS, A. (1990): *El sector públic central*, (Cap. 17 de Parellada-1990).
- CASTELLS, A. i PARELLADA, M. (1983): *Els fluxos econòmics de Catalunya amb la resta d'Espanya i la resta del món. La balança de pagaments de Catalunya. 1975*, Institut d'Estudis Catalans, Barcelona.
- C.E.T.M.O. (1988): *Basse de Données CETMO des flux de Marchandises et Voyageurs, 1987*, (No publicada).
- CLAVAL, P. (1985): «Niveaux régional, national et international dans les flux de biens, de personnes et d'informations en Méditerranée du nord-ouest», Ponència presentada a la *I Conferència de la Mediterrània Nord-Occidental*, Barcelona, 10 al 12 de maig.
- CLAVERA, J. (1985): «Industrialització a la Mediterrània nord-occidental: les conseqüències de la integració econòmica», Ponència presentada a la *I Conferència de la Mediterrània Nord-Occidental*, Barcelona, 10 al 12 de maig.
- (1990): *La economía catalana en relación con la europea* (Cap. 3 de Parellada-1990).
- COMUNITAT DE TREBALL DELS PIRINEUS (1990): *Un espai sense fronteres*, Servicio Central de Publicaciones, Gobierno Vasco.
- GASÒLIBA, C.A. (1990): «El futur econòmic de Catalunya en l'economia internacional» Comunicació a *Jornades Present i Futur de l'Economia Catalana* (Publicada a la *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 13, gener-abril).
- GENERALITAT DE CATALUNYA (1990): Catàleg de l'exposició *Quatre motors per Europa*.
- GIRÁLDEZ, E. (1990): *Los flujos exteriores de la economía catalana y de la región I en el período 1975-1988*, Ajuntament de Barcelona/Consorci Zona Franca (en premsa).
- GIRÁLDEZ, E. i PARELLADA, M. (1990): *Los flujos con el exterior* (Cap. 13 de Parellada-1990).
- GRANELL, F. (1985): «Comercio y Transporte en el Mediterráneo Noroccidental», Ponència presentada a la *I Conferència de la Mediterrània Nord-Occidental*, Barcelona, 10 al 12 de maig.
- (1990): *La internacionalización activa y pasiva de la economía catalana* (Cap. 14 de Parellada-1990).

- GUINJOAN, M. (1991): Comentari a la Ponència de J. Trigo «La inversió exterior factor condicionant del model econòmic català», a *III Simposi sobre l'Economia Catalana*, gener, Barcelona.
- HERNÁNDEZ, J.M. (1989): «Infraestructures de la indústria a Catalunya. El Transport de Mercaderies», Monografies d'Indústria 1, Suplement de la *Revista d'Indústria*, Generalitat de Catalunya.
- INSTITUT CATALÀ PER AL DESENVOLUPAMENT DEL TRANSPORT (1988a): *Catalunya en el context mundial del Transport*, Generalitat de Catalunya.
- (1988b): *Mapa de trànsit viari d'Europa (1985)*, Institut Cartogràfic de Catalunya.
- INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (1990): *Anuari Estadístic de Catalunya, 1989*, Generalitat de Catalunya.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1989): *Migraciones, 1987*.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (1988): *III Encuesta Nacional del Transporte de Mercancías por Carretera-año 1986*, Madrid.
- OFICINA DE JUSTIFICACIÓN DE LA DIFUSIÓN (1990): *Boletín OJD*, nº 298, julio.
- *Boletín OJD*, nº 299, agosto.
- PARELLADA, M. (1982): *Els fluxos comercials entre Catalunya i la resta d'Espanya*, Ed. 62.
- (1990): (Director) *Estructura Econòmica de Catalunya*, Espasa Calpe.
- PUJADES, I. (1990): *La població* (Cap. 4 de Parellada-1990).
- PUJOL, J. (1987): «La importància política i econòmica de la Mediterrània Nord-Occidental», Paraules del *President de la Generalitat a Estocolm*, novembre, nº 14, Departament de la Presidència, Generalitat de Catalunya.
- PUJOL, R. (1985): «Las relaciones económicas entre Cataluña y el resto de España», *Cuadernos de Economía*, nº 8, septiembre-diciembre.
- ROIG, J. (1990): «A la recerca d'un model i d'un govern perdut del territori», Comunicació a *Jornades Present i Futur de l'Economia Catalana* (Publicada a la *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 13, gener-abril).
- ROS, J. (1989): *Alguna cosa més sobre les relacions externes de l'economia catalana*, Banca Catalana, nº 89, desembre.
- ROS, J. i TRIGO, J. (1990): «Els aspectes institucionals en la vida econòmica de Catalunya», Comunicació a *Jornades Present i Futur de l'Economia Catalana* (Publicada a la *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 13, gener-abril).
- SERRATOSA, A. (1985): «Infraestructura de comunicacions i xarxa viària», Ponència presentada a la *I Conferència de la Mediterrània Nord-Occidental*, Barcelona, 10 al 12 de maig.
- TELEFÓNICA (1990): *Telefònica Catalunya, 1989*, Barcelona.
- TRIGO, J. (1991): «La inversió exterior. Factor condicionant del model econòmic català», Ponència presentada en el *III Simposi sobre l'Economia Catalana*, gener, Auditori de Banca Catalana, Barcelona.
- TRULLÉN, J. (1990): *Catalunya como región económica de España*, (Cap. 2 de Parellada-1990).
- URIEL, E. (1990): «L'aeroport de Barcelona i el seu futur: algunes reflexions a l'entorn de la seva posició competitiva davant el repte del mercat únic europeu de 1993», *Nota d'Economia*, núm. 39, desembre, Departament d'Economia i Finances.
- XARXA C6 (1990): *Una nova àrea econòmica al Sud d'Europa* (exemplar fotocopiada).