

POSICIÓN ECONÓMICA, LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL E INFRAESTRUCTURAS EN UNA PERSPECTIVA AMERICANA: GALICIA ENTRE LOS SIGLOS XIX Y XXI

ALBINO PRADA BLANCO
Departamento de Economía Aplicada
Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais
Universidade de Vigo

Recibido: 29 febrero 2000

Aceptado: 15 junio 2000

Resumen: En este trabajo se sostiene que tanto la conformación de las dos áreas metropolitanas de Galicia como su especialización productiva tuvo que ver –en los comienzos del siglo que termina– decisivamente con la posición marítimo-portuaria. Tanto en los flujos migratorios hacia América como en las actividades pesqueras y constructoras de buques, como, más recientemente, en la localización de determinadas fases de distintos procesos industriales.

Sobre esta base se sugiere que una apuesta estratégica para aprovechar esa posición del Finisterre atlántico entre América y Europa podría –en el amanecer de un nuevo siglo, e igual que ya viene sucediendo en Irlanda– ser un factor clave que redujese el desigual desarrollo de Galicia con respecto a otras regiones de la UE. Ese objetivo remite prioritariamente a una puesta al día de las infraestructuras portuarias y de transporte intermodal –desde Ferrol a Porto– con el continente y a un ambicioso y realista plan de canalización de flujos en tránsito, intercambios comerciales y localizaciones industriales. La situación actual –que se revisa en el contexto atlántico de la Península Ibérica– no parece acorde con las posibilidades e, incluso, con el aprovechamiento que hacen de su posición otras regiones de España.

Palabras clave: Infraestructuras / Inversión pública / Sistemas de transporte / Localización empresarial.

ECONOMIC POSITION, INDUSTRIAL LOCALIZATION AND INFRAESTRUCTURES WITHIN AN AMERICAN PERSPECTIVE: GALICIA BETWEEN 19TH AND 21ST CENTURIES

Summary: In this paper it is shown that both the conformation of the two metropolitan areas of Galicia and their productive specialization had a lot to do –at the beginning of the last century– with their port and maritime position. That can be seen in the emigration waves towards America, in the fishing activities and shipbuilding as well as in the more recent localization of determined phases of several industrial processes.

Under that assumption it is pointed out that a strategic positioning to take advantage of that geographic situation, half-way between America and Europe, could –at the beginning of a new century– (as it is already happening in Ireland) be a key factor that would shorten the unequal development of Galicia with regard to other EU regions. This goal urgently requires the modernization of port infrastructures and intermodal transport –from Ferrol to Porto– with the continent as well as an ambitious and realistic plan of channelling the fluxes in transit, commercial exchanges and industrial localizations. The present situation –that is reviewed in the Atlantic context of Iberian Peninsula– does not seem to agree with the existing possibilities and also with the advantages other Spanish regions are taking from their position.

Keywords: Infrastructures / Public investment / Transport systems / Business localization.

1. INTRODUCCIÓN

Una obra de referencia en la que se sostiene que tanto la localización de las actividades industriales como la formación de entornos metropolitanos e incluso el desarrollo regional desigual encajan en el argumento de los rendimientos crecientes, y en las economías a escala derivadas de la especialización y de la concentración de las actividades económicas, es la de Paul Krugman¹.

En su argumentación, más allá de las localizaciones que estén muy condicionadas por la proximidad de los consumidores finales y/o de los recursos naturales², pasan a un primer plano –para explicar aquellos aspectos de la localización– los factores derivados de las economías producidas por la proximidad entre unos y otros fabricantes favorecida por la reducción de los costes de transporte. Aquella proximidad permite, a su vez, las ventajas de la aglomeración de mano de obra especializada, de la existencia de un variado conjunto de servicios a empresas y de la difusión tecnológica derivada de la concentración industrial³. En el enfoque del desarrollo regional potencial (Biehl, 1999, p. 134) también son factores clave las infraestructuras, la localización, la aglomeración y la estructura sectorial.

En ese contexto adquieren singular importancia, como decíamos, la mayor o menor cuantía de los costes de transporte que, en el caso del entorno industrial de los EE.UU., derivaría de una red ferroviaria y portuaria muy densa (Krugman, 1992, p. 29), bien posicionada entre el resto del país y el resto del mundo. Si en el análisis de este autor la reducción de los costes de transporte promueve aquella concentración industrial (Krugman, 1992, pp. 57-58), puede tener sentido, para una pequeña economía periférica como la gallega, formularse ese factor no como una amenaza sino como una posibilidad.

Justamente como posibilidad y no como amenaza, a pesar del previsible refuerzo polarizador en la gran dorsal europea y en la fachada mediterránea española derivado de la reducción de los costes de transporte dentro de la UE, que en el caso de algunos servicios (entretenimiento, venta, banca, etc.) es hoy, por vía Internet, mucho mayor de lo que nunca lo fuera con las mercancías, es por lo que se debe aguardar una muy elevada concentración de las industrias⁴ del ocio, de la información, del software, etc. (Krugman, 1992, p. 74). A pesar, también, de que en un reciente y prestigioso informe anual (Banco Mundial, 1999, p. 4) se constatase que

¹ Cfr. Krugman (1992). Piénsese en los casos de un distrito de automoción como el de Vigo o de la confección en A Coruña dentro de Galicia (Krugman, 1992, p. 39), pero también de las dificultades de convergencia de Galicia con la gran dorsal europea o española (mediterránea).

² Un caso obvio, pocas veces considerado así, es el del turismo. Sobre posición y recursos véase también Prada (1999, pp. 25 y ss.).

³ Cfr. Krugman (1992, p. 43). También en el último informe sobre desarrollo mundial del Banco Mundial (1999, p. 67): “...la eficacia de los servicios de transporte y comunicaciones influyen sin duda en la capacidad de las ciudades de importar y exportar bienes y servicios”.

⁴ En un sector que ya es hoy la primera partida exportadora de los EE.UU. (PNUD, 1999, p. 33).

“... una proporción cada vez mayor del valor económico es intangible, es decir, puede transmitirse por hilos de fibra óptica y no tiene que transportarse en embarcaciones de containers”.

Este binomio amenaza-posibilidad podemos situarlo así: si el recurso ferrocarril-puertos explicó la movilidad migratoria, la formación de las ciudades y ciertas iniciativas industrializadoras de finales del XIX y principios del XX en la economía gallega, ¿podría –debidamente modernizado y tomado como asunto estratégico– potenciar actividades productivas y comerciales mucho más allá de la situación actual?

El propio Krugman (1992, p. 89) vaticina que una mejora de las comunicaciones resituaría en el sur de Europa sectores como el de la confección, que demandan mucha mano de obra por los menores costes salariales, en un contexto –ya se dijo– previsible de mayor concentración⁵ en la espina dorsal europea de buena parte de otras ramas manufactureras (autos, electrónica, química, etc.). Sólo escaparían a esta lógica actividades que precisen –por motivos de recursos naturales y/o de posición, o por los dos– una localización determinada (Krugman, 1992, p. 96). Si se sitúa dentro de este contexto el factor portuario y atlántico de Galicia (más la disponibilidad de mano de obra), se podría explicar así la localización entre nosotros de la factoría Citröen, posición más energía térmica la de INESPAL en el litoral de Lugo, también la refinería REPSOL en Bens, etc.

Todas estas actividades habrían escapado a aquella lógica de la localización polarizada. Y lo harían –y esto de cara al futuro es decisivo– incluso en ausencia de una conexión terrestre moderna (hacia el resto de España pero, sobre todo, hacia la UE y sus centros económicos) por carretera y por ferrocarril. Por lo tanto, si este estrangulamiento se superase (para lo cual es crucial la unión del eje A Coruña-Porto, pero también del de Vigo-Miranda del Ebro), Galicia y también el norte de Portugal no tendrían nada que perder y sí mucho que ganar (Krugman, 1992, p. 107) de los efectos previsibles de la reducción de los costes de transporte derivados de la conexión puertos-ferrocarril entre la fachada atlántica de la Península Ibérica y también del continente.

Sirva una comparación metafórica con un caso que dicho autor maneja. Así como la conexión ferroviaria este-oeste dentro de Canadá (Krugman, 1992, p. 101) permitió un desarrollo propio de aquel país frente a la órbita gravitacional más potente de los EE.UU. (norte-sur), las infraestructuras propuestas corregirían la gravitación del esquema dominante en España de sistema periférico radial. Esquema que sigue teniendo a Madrid como nuestro –pero también de Porto o de Lisboa– único conector terrestre con el resto de Europa. Esquema que incluso nos impide mirar hacia el otro lado del océano con amplitud –como aquí se analizará–, a noso-

⁵ En sus palabras “...una reducción de los costes de transporte promueve la concentración industrial” (Krugman, 1992, pp. 57-58).

tros, paradójicamente, mucho más que a vascos y catalanes, que no cuentan con una posición atlántica tan ventajosa.

Aunque más asuntos encuentran en las excepciones a aquella lógica su inserción, nosotros, a continuación, vamos a detenernos –por su orden cronológico– en dos que nos parecen claves. Por un lado, si miramos hacia el futuro, la estructura de nuestros intercambios actuales con el exterior y los movimientos de mercancías por vía marítima que registran nuestros puertos. Por otro, los flujos migratorios del pasado reciente (también los futuros, como veremos) sobre la conformación de nuestras dos áreas metropolitanas.

2. PUERTOS, CIUDADES Y EMIGRACIÓN

“La emigración en masa de los siglos XIX y principios del XX es, en primer lugar, un proceso atlántico”.

N. Sánchez Albornoz (1988)

“Apenas es preciso insistir en la influencia de la emigración. El que volvía traía hábitos ciudadanos y hacía ostentación de ellos. Compraba en la villa, sabía perder el tiempo, en pocos años lucía lo que jamás podían generaciones enteras en la aldea”.

R. Otero Pedrayo (1965)

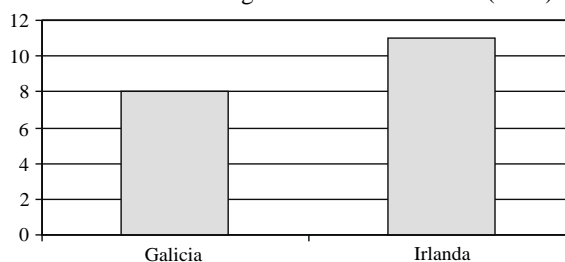
Es de sobra conocido que entre los años 1836-1960 la emigración transoceánica de gallegos hacia América anduvo cerca de los dos millones de salidas⁶, siendo el período de máximo éxodo el que va desde 1900 hasta 1920, con cerca de un millón. Esta intensificación va a tener que ver, entre otros factores, con la reducción de los costes del viaje al sustituirse la vela por el vapor a la altura del año 1880. Para hacernos una idea relativa, estas cifras suponen el 40% de los flujos migratorios españoles y más de 16.000 emigrantes anuales a lo largo de esos 120 años.

En esas fechas compartimos con Irlanda un intenso fenómeno migratorio hacia el continente americano también asociado a la posición atlántica y a la penuria económica, pues entre 1840 y 1910 salen 50.000 emigrantes al año de Irlanda hacia ultramar (Bardet, 1998, pp. 254-255) –mayoritariamente hacia los EE.UU.–, haciendo caer su población de los 8 a los 4,5 millones de habitantes y llegando a emigrar sólo en diez años (1845-55) millón y medio de irlandeses. Estamos hablando de procesos demográficos y económicos masivos, con causas y circunstancias semejantes y que, si los evaluamos en tasas migratorias por mil habitantes,

⁶ Datos de Erias (1993). El total español en el período fue de 5.312.000 salidas.

a principios⁷ de este siglo no estaban muy alejados entre ellos (gráfico 1), aunque sí diferían en el destino geográfico dominante de los emigrados (norte y sur del continente).

Gráfico 1.- Tasas migratorias hacia América (1900)



Tanto por mil (emigrantes/población).

FUENTE: Elaboración propia a partir de Erias (1993) y Bardet (1998).

Ciertamente, un éxodo migratorio tan intenso hacia América, canalizado fundamentalmente desde los puertos de A Coruña y Vigo, va a tener para el país consecuencias decisivas en su crecimiento demográfico, urbano, portuario, comercial y bancario.

Éxodo decisivo no sólo en la creación del *Banco de La Coruña*, en 1857, y del *Banco Pastor*, en 1900, sino también en la cualificada presencia de bancos extranjeros como el *Banco Español del Río de la Plata* (1930) o el *Anglo South American Bank* (1917) en las villas de Vigo, A Coruña, Santiago y Pontevedra, con una manifiesta actividad transoceánica derivada de las migraciones y de los flujos comerciales asociados (cfr. figuras 1 y 2).

De tal manera que podemos considerar el éxodo⁸ migratorio como un factor capital para explicar la transformación de aquellas dos villas en ciudades (primero, en el caso de A Coruña y después, tomando el relevo, en la de Vigo⁹) por medio de la dinamización de un complejo armazón económico urbano derivado de los tránsitos portuarios con América. La previa conexión ferroviaria con la meseta de estas ciudades-puerto vino a amplificar estos acontecimientos (desde 1881), incluso superponiendo una especialización territorial que si en el puerto de A Coruña fue hacia Cuba, Méjico o Puerto Rico, en Vigo va a ser hacia Argentina, Uruguay o Brasil.

⁷ En 1900 tanto Galicia como Irlanda alcanzan máximos migratorios.

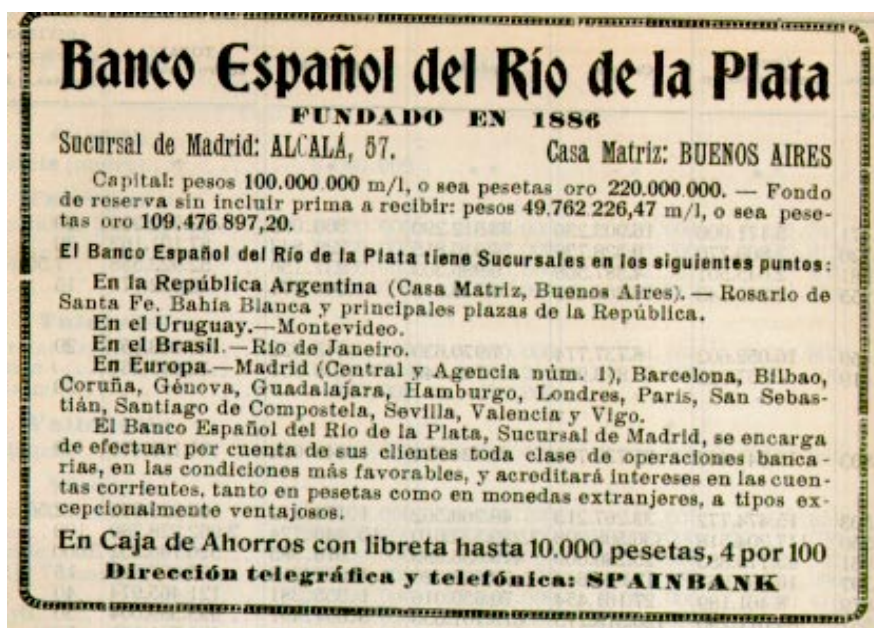
⁸ Este diagnóstico histórico fue tomado de Losada (1995, pp. 51, 56, 61).

⁹ En las salidas de emigrantes por vía marítima. En el caso de esta ciudad, si añadimos la instalación en los años 50 de Citroën, por su posición transoceánica, tenemos el argumento casi completo (falta la pesca y el sector naval) de la metamorfosis de esta villa gallega en una área metropolitana completa. Sobre la mayor entidad estratégica de estas áreas con respecto a las provincias, cfr. Prada (1999, p. 32).

Figura 1.- Posición financiera atlántica (1917)



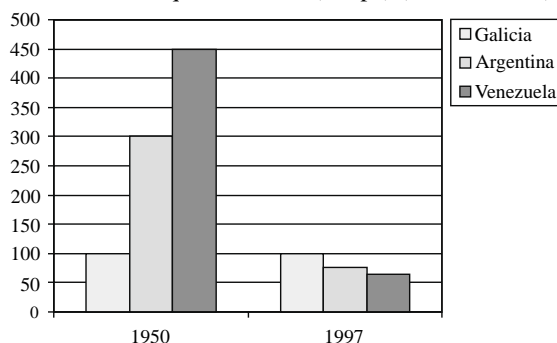
Figura 2.- Posición financiera atlántica (1930)



Esta dinamización urbana es de sobra conocida para los historiadores “... la importante acumulación de capital de los intermediarios en el ciclo migratorio, desde los agentes de enganche a las casas de banca... consignatarios y agentes de emigración diversificaban su actividad a todo tipo de comercio, transporte marítimo, fábricas de salazón, industria conservera, astilleros, creación de bancos, compañías de tranvías, abastecimiento de aguas...” (Vázquez, 1988, pp. 94-103).

Vale la pena situar la riqueza relativa en los años finales de aquella época migratoria (1950) entre Galicia y dos países que son grandes receptores de emigrantes: Argentina —más de la mitad entre 1910 y 1930— y Venezuela, y evaluarla con respecto a la situación actual (gráfico 2). La comparación invita a diseñar una política generosa de inmigración si, como se suele constatar, estamos afrontando una crisis demográfica en un escenario de crecimiento vegetativo negativo y si queremos, como se defenderá más adelante, ser el puente transatlántico privilegiado entre esos países de la América latina y una ampliada Unión Europea. No haríamos sino corresponder a la apertura que, en otro momento, nos fue favorable y aprovecharíamos la posición¹⁰ de un pequeño país que es puente entre dos grandes mercados.

¹⁰ Sobre nuestra posición como posibilidad y no como problema, cfr. Prada (1999, pp. 144-145).

Gráfico 2.- Riqueza relativa (PIBpc) (Galicia = 100)

FUENTE: Elaboración propia a partir de Maddison (1997, pp. 276 y ss.), World Bank (1997) y serie BBVA (1960-1996).

Sin embargo, frente al flujo de 16.000 emigrados anuales hacia América en aquellas fechas, en la actualidad (Consello Galego de Relacións Laborais, 1999, p. 196) los permisos de trabajo a extranjeros en Galicia son mucho menos de los 2000. Flujo anual que nos sitúa con una colonia de 30.000 personas de otras nacionalidades residentes en Galicia, cifra que nada tiene que ver con el tamaño de las colonias gallegas que residen desde hace décadas al otro lado del mar.

3. INTERCAMBIOS CON EL EXTERIOR Y TRÁNSITOS PORTUARIOS

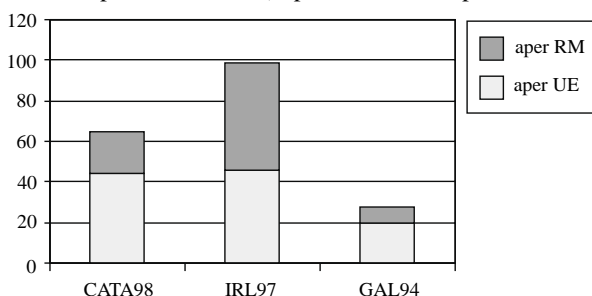
“Aquí puedo lucir un Rotterdam (puerto, filosofía, lejanías oceánicas) ...”.

R. Otero Pedrayo (1932)

Una comparación¹¹ de Galicia en relación con dos países con similar fachada marítima (atlántica en Irlanda y mediterránea en Cataluña) pone de manifiesto nuestra menor apertura global (gráfico 3), muy singularmente hacia el exterior de la UE (sobre todo América), si la referencia es la irlandesa, y también hacia el resto de la UE en este caso y en el catalán¹². Así se entiende que, frente a nuestro escaso 4% de las exportaciones españolas globales hacia América latina, Cataluña alcance cerca del 30%. Ejemplos relevantes en la medida en que los dos países de referencia tienen un nivel de convergencia con la media europea muy alto (en el caso irlandés conseguido, en buena medida, en los últimos diez años).

¹¹ OCDE: *La economía mundial 1820-1992. Análisis y estadísticas*.

¹² Este ámbito es el distintivo ya que la apertura hacia el resto de España es muy semejante: del 75% en Galicia (1994) y del 76% en Cataluña (1987).

Gráfico 3.- Apertura exterior (exportaciones + importaciones / PIB)

FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos de las oficinas estadísticas respectivas RM: exterior de la UE.

El diferencial existente pone sobre la mesa nuestras posibilidades sin desarrollar¹³ como fachada marítima, y de eso seguiremos hablando. Muy singularmente de los flujos hacia o desde América latina, área con la que los vínculos culturales y migratorios son, al menos, similares a los que tan bien aprovechan en los últimos años los irlandeses con Norteamérica. Para el caso catalán basta con un ejemplo sectorial (Bacaría y Massot, 1999, pp. 252-257)¹⁴: “... *su situación geográfica entre Francia y el arco mediterráneo español, y una buena infraestructura viaria y portuaria*” convierten a los puertos de Barcelona y Tarragona en centros de aprovisionamiento y transferencia alimentaria (cereales, piensos, frutas) entre el hemisferio sur, España y Centroeuropa.

Tanto en el caso irlandés como en el catalán –o en el mejicano– se estarían cumpliendo los diagnósticos (Banco Mundial, 1999, pp. 82-85)¹⁵ que hablan de las oportunidades que para las multinacionales representan los pequeños países con buenas infraestructuras más con los asentamientos directos dentro de grandes mercados, pues sobre todo (Banco Mundial, 1999, p. 65) “... *las industrias manufactureras precisan acceso fiable y barato a las redes mundiales*”.

Esas posibilidades sin desarrollar no debieran hacernos olvidar que la escasa apertura comercial en este momento de la economía de Galicia sería mucho menor de no contar con actividades que también tienen en la posición marítimo-atlántica del país su explicación, cuando no el recurso natural sobre el que se asientan. El conjunto de actividades a las que nos referimos (refinado de petróleo, metales no férreos, material de transporte, pesca y conservas)¹⁶ alcanza el 62% de nuestras

¹³ Teniendo en cuenta nuestro peso migratorio pasado en el conjunto de España, llama la atención el hecho de que Galicia aproveche menos las colonias de emigrantes en América latina y que tenga una presencia (comercial, industrial, financiera) mucho menor (Losada, 1995, p. 82).

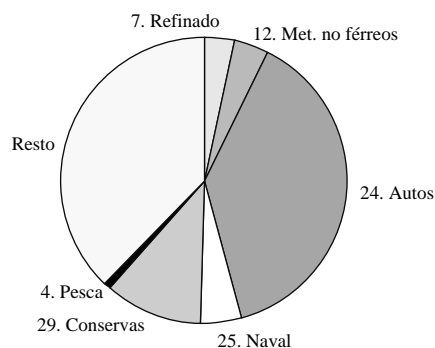
¹⁴ En concreto, plátanos del área dólar (hacia Portugal!) y manzanas del hemisferio sur. Debe tenerse en cuenta que son productores de frutas de mejor calidad (Chile, N. Zelanda...); cfr. op. cit., pp. 300 y ss.

¹⁵ Así, Méjico “... *es considerado como un lugar adecuado para abastecer el mercado de los USA*”.

¹⁶ La lista podría continuar pues, por ejemplo, la piedra natural tiene un factor de posición portuaria decisivo. Como lista de empresas: Repsol, Inespal, Citróen, Bazán, Astano, Pescanova, etc.

exportaciones fuera de España –de las que acabamos de hablar en términos de apertura– y cerca del 40% del VAB de las actividades no terciarias, con una distribución (gráfico 4) de su peso en los flujos exportadores en el que destaca la automoción, las conservas de pescado y también el sector naval.

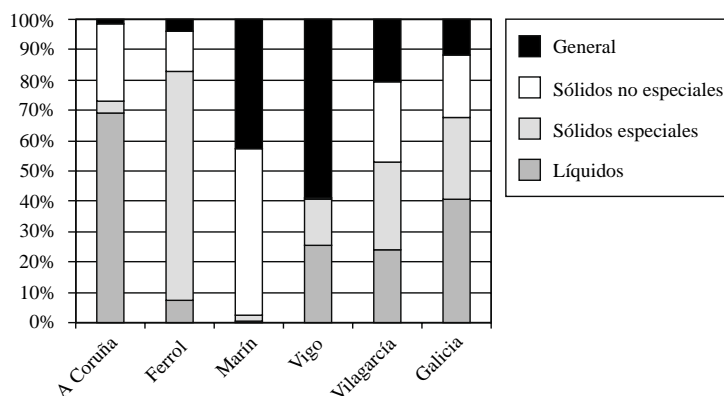
Gráfico 4.- Peso exportador fuera de España de los sectores vinculados a la posición marítimo-atlántica



FUENTE: Elaboración propia sobre CRG94 del IGE.

En este punto es preciso dejar constancia de la relación directa que estas partidas tienen con los tránsitos marítimos actuales en las dos áreas metropolitanas portuarias gallegas: Vigo-Pontevedra-Marín y A Coruña-Ferrol. Singularmente, con su estructura entre tránsitos generales y graneles (líquidos o sólidos) (gráfico 5). Así, el refinado en REPSOL explica la mayor parte del movimiento de A Coruña (con Méjico, Libia...) y Ferrol-San Cibrao hace lo propio debido, ahora, a los metales no férreos de ALUMINA (con Guinea) y a los complementos energéticos que precisa ENDESA (con el carbón de los EE.UU. y de Indonesia). Esta especialización es inversa a la del área metropolitana sur donde Vigo-Marín basculan hacia la carga general (autos y piezas para Citróen, pasta de papel, pescado, *containers*, etc.).

El caso del granito (con 450.000 tm de tránsitos) (MAP-Vigo, 1998) es un ejemplo paradigmático de las posibilidades de la posición atlántico-portuaria hacia el interior de la península pues, aparte de la producción autóctona (que se favorece de unas canteras a la orilla del mar), importamos tanto del exterior (Brasil y Sudáfrica) como del interior de la península (Extremadura y el Guadarrama) para, después, cargar hacia Italia o hacia el Extremo Oriente. No menos claro es el caso de Citróen, que exporta por el puerto de Bouzas 280 mil de los 339 mil coches que fabricó en 1998 en Vigo (con líneas ro/ro a Francia, Italia, Marruecos, Turquía, Grecia, Holanda, etc.). Pero también en los graneles alimentarios es esa posición la que explica cómo A Coruña y Marín actúan de interfaces (MAP Marín, 1998, pp. 12-18) entre América y el mercado interno gallego y del norte y centro de España.

Gráfico 5.- Estructura del movimiento portuario¹⁷

FUENTE: Elaboración propia sobre memorias de las autoridades portuarias.

Queda, entonces, clara la relación existente entre los argumentos de los que venimos hablando (tanto en sus potencialidades sin desarrollar como en su ya actual presencia en nuestra economía):

- La base portuaria de las áreas metropolitanas gallegas.
- Su especialización sectorial derivada de la posición geográfica.
- El nivel y estructura de nuestra apertura comercial hacia el exterior.

Si concentramos nuestra atención en las actividades empresariales gallegas que, más allá de la posición portuaria y atlántica, tienen presencia destacable en América latina, una lista no totalmente actual (Meixide y Pousa [coord.], 1999, pp. 230, 237, 240, 244, 259, 261, 422) y no exhaustiva daría cuenta de que, aparte de las ya anotadas:

- La filial de ZELTIA Pharma Mar extrae la molécula de su antitumoral (ET-743) en las aguas del Caribe.
- El grupo vigués COPO –cooperando con FEHRER– abrirá hacia el 2003 seis factorías en Brasil de productos auxiliares para automóviles con espumas de polímeros.
- INDITEX, con cerca de cuarenta establecimientos en Méjico, Argentina, etc., abre una planta de distribución en este último país. Otras empresas gallegas de confección tienen también una notoria presencia.

¹⁷ En general, autos, pescado, granito, pasta, madera, *containers*; en líquidos, sobre todo crudo (Repsol); y en sólidos, especiales (alúmina, bauxita para INESPAL) y no especiales (carbón para ENDESA).

- ENCE tiene en Uruguay 35.000 ha de plantaciones y va a instalar un complejo celulósico.
- ABENGOA, con fuerte presencia en Iberoamérica, va a abrir una planta de etanol de residuos vegetales y forestales.
- La plataforma *Discoverer Enterprise*, hecha por ASTANO, se va a instalar en el Golfo de Méjico.
- CAIXA GALICIA coopera en Cuba con el Banco de Crédito y Comercio y tiene ya presencia¹⁸ en América del Sur.
- UNIÓN-FENOSA distribuye electricidad sobre todo en Argentina y Bolivia.
- Conexión de *containers* (compañía naval CMA-CGM) con Vigo desde Brasil, Guayana Francesa y Costa Rica.

Capítulo aparte es la conexión americana de nuestro complejo alimentario basado en la pesca. De hecho, sin entrar aquí en otros pormenores, Galicia importa (Meixide y Pousa [coord.], 1999, p. 154) el 38% de la pesca de Iberoamérica (de Argentina, Cuba, Méjico y Chile, sobre todo) mientras que exporta el 84% hacia la UE; aunque estas cifras no dejan de ser anecdóticas si reparamos en que España sólo es el 17º productor (en tm) del mundo de productos pesqueros mientras que Perú y Chile son el 2º y 3º, respectivamente¹⁹. Muchas posibilidades parecerían abiertas para un país como Galicia, que dispone de un cualificado capital humano, de tecnología, factorías y penetración en los mercados alimentarios derivados del mar.

Todas las iniciativas inversoras revisadas, aunque son buenos ejemplos de nuestra relación económica con América, no pueden hacernos ignorar dos referentes básicos (Meixide y Pousa [coord.], 1999, pp. 274 y 276): que sólo generamos el 1% de la inversión exterior española y que, mientras el 70% de los inversores españoles tienen como destino América latina, en nuestro caso es la UE la que absorbe el 58%. Ni en su volumen ni en el destino americano estamos a la altura de nuestra posición atlántica dentro de España.

De la misma manera, tampoco aquellos buenos ejemplos pueden llevarnos a ignorar que la cuota que América latina representa en las exportaciones totales gallegas (4,5%) es muy inferior al nivel que tiene en la media española o en Cataluña (7%), y eso a pesar de la objetiva ventaja de la posición marítima de la que disponemos para unos tránsitos que tienen que hacerse necesariamente por esa vía. Pues sí, como veremos enseguida, es cierto que el transporte marítimo es fundamentalmente exterior (más del 80% de las tm) y no de cabotaje, no lo es menos que Gali-

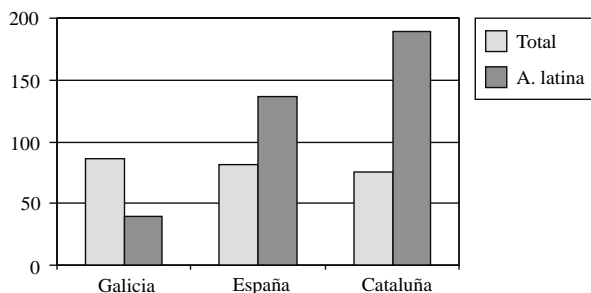
¹⁸ En Cuba después de Caja Madrid. En América latina debe servir de referencia que el BBV tiene 1.300 oficinas en 14 países (op. cit., p. 421).

¹⁹ Aunque una buena parte de la producción pesquera no es para la alimentación humana, hablamos de 9,5 y 6,7 millones de t frente a 1 de España (Meixide y Pousa [coord.], 1999, p. 145).

cia gestiona menos de la tercera parte de los tránsitos que los puertos españoles del atlántico²⁰ tienen con América latina.

No debiera, por lo tanto, sorprendernos que, como resultado, nuestra tasa de cobertura (gráfico 6) con aquella parte del mundo sea muy inferior a la cobertura media de nuestras transacciones comerciales, mientras que en España en su conjunto, o en Cataluña en particular, sucede justamente lo contrario.

Gráfico 6.- Tasas de cobertura en el comercio exterior (1998)



FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos de IGE, INE e IEC.

No debiera sorprendernos que grupos empresariales españoles tan característicos como el BBVA, BSCH, Iberdrola, Endesa, Telefónica, etc. impulsaran recientemente²¹ un mercado de valores latinoamericano en sintonía con su intensidad inversora transatlántica. Sobre esto nuestra presencia económica (cobertura, cuota exportadora, inversiones, tránsitos portuarios, etc.) en América no parece ajustada a las potencialidades de nuestra posición geoeconómica y, aún menos, a la importancia de nuestras migraciones transoceánicas, incluso tomando el referente del conjunto de España.

4. POSICIÓN, PUERTOS Y COMERCIO INTERNACIONAL

“... no se contentaron con cualquier presencia del horizonte oceánico”.

R. Otero Pedrayo (1932)

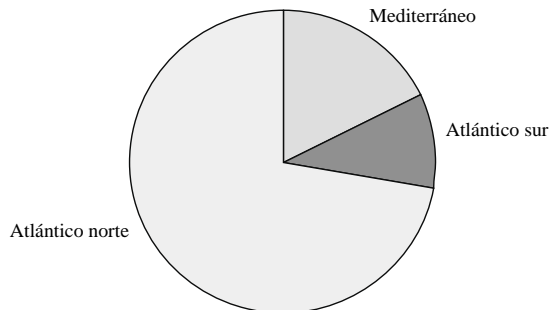
En el conjunto de la UE parece existir un ajuste bien definido entre países que tienen un alto nivel de riqueza per cápita y, a la vez, unos intensos flujos de transporte portuario. Holanda, Alemania, Francia, remiten así no sólo a índices de

²⁰ Cfr. infra: Las Palmas, Tenerife, Algeciras, Cádiz, Huelva, Gijón y Bilbao.

²¹ *La Voz de Galicia*, (29-10-99, p. 73).

PIBpc superiores a la media de la UE sino también a puertos emblemáticos como Rotterdam-Amsterdam, Hamburgo-Wilhelshaven, Marsella-Le Havre. Con una posición –atlántica– semejante, se percibe una rotunda desigualdad en los tránsitos portuarios (gráfico 7) entre el norte y el sur de Europa (que también se constata, aunque menos acusada, sobre el mediterráneo).

Gráfico 7.- Distribución de los tránsitos portuarios en la UE²²



FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento (1998).

Aquellos ejemplos sugieren que las causas por las que los puertos actúan como una óptima localización (Fujita y Mori, 1996, pp. 93-120) para los flujos comerciales con el exterior tienen que ver con una combinación –particular en cada caso– de ventajas factoriales relativas en el entorno y de menores costes de transporte y externalidades derivadas de la aglomeración y de los volúmenes de intercambios. Así, en un reciente informe sobre la evolución regional en la UE (Comisión, 1999, p. 23), se indica que “... las ciudades tienden a ser centros de prosperidad así como nudos de comunicaciones. Por otra parte, algunas grandes ciudades son importantes vías de acceso en relación con la economía mundial”. Posición geográfica y calidad de las infraestructuras (singularmente portuarias) serían datos altamente tomados en consideración por las transnacionales en sus localizaciones (Mello, 1997, p. 29).

Estos factores explicarían, en un ejemplo doméstico, por qué la cuota de inversión extranjera captada por muchos sectores de la economía catalana (Bacaría y Massot, 1999, p. 272) (automóviles, químicas, minerales, gráficas, confección, alimentarias, etc.) no baja del 40% español. Si a eso le añadimos la relación virtuosa entre esas inversiones y el crecimiento regional²³ (sobre todo si se acompa-

²² Gráfico orientativo, pues en el Atlántico sur están anotados todos los españoles (incluida Canarias) y Portugal; pero en los mediterráneos sólo los de mayor tránsito en t.

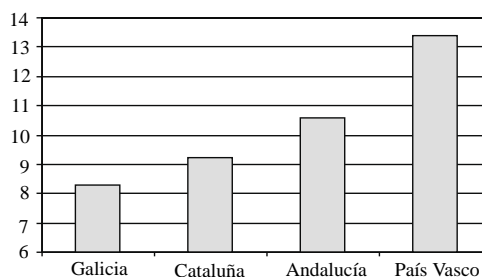
²³ Como se constata en el análisis que para las últimas décadas y para 70 países desarrollados hicieron Borensztein *et al.* (1998, pp. 115-135).

ñan de mejoras educativas) tendremos cerrado el círculo argumental de cómo los puertos y sus comunicaciones se vuelven cruciales para explicar en estos casos el desigual desarrollo regional.

En ese sentido, y para el sistema portuario de Galicia, es singularmente relevante evaluar el lugar que ocupamos en la captación de fletes en el Atlántico sur, conocer el origen y de destino de las mercancías que movemos, así como de las que transitan en puertos alternativos de similar posición. También puede ser clarificador evaluar detenidamente nuestros flujos portuarios –totales y con el continente americano– en relación con otros puertos atlánticos del sur de la UE (España y Portugal) para entender nuestra situación actual en lo que respecta a la apertura comercial, a la localización de empresas foráneas o a los inversores gallegos en el exterior.

Para comenzar, si visualizamos con un sencillo índice (t/habitante/año) las mercancías totales movidas en los puertos de las distintas CC.AA. españolas (gráfico 8) se pone ya de manifiesto nuestro escaso peso portuario.

Gráfico 8.- Índice de movimientos portuarios: t/hab (1997)



FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos de Ministerio Fomento (1999).

Pero con un resumen estadístico más detallado (tabla 1), los algo más de 23 millones de toneladas (mt) movidos por el conjunto de los cinco puertos gallegos están por debajo del volumen de movimientos sólo del puerto de Bilbao, no llegan a la mitad de los de Portugal y son la quinta parte del resto de los puertos de la España atlántica. Nuestro minifundismo portuario sólo tiene la excepción de A Coruña, que ni llega a serlo cuando nos centramos en las decisivas cargas generales (excluidos graneles líquidos y sólidos).

Justo esa sería la segunda característica de nuestro sistema portuario: el escaso peso de la carga general. Con un 17% del peso total movido, si ya estamos por debajo de la ratio portuguesa (21%), mucho más aún de la media de los puertos atlánticos españoles no gallegos que tienen una ratio de más del doble (35%). En cifras absolutas, los escasos 4 mt de carga general del sistema portuario gallego contras-

tan con los 6 mt de Algeciras²⁴, con los 7,3 mt de Bilbao o con los 7,4 de Las Palmas. Porque en la carga general, frente al resto de los tránsitos que tienen que ver con aprovisionamientos de materias primas (crudo en los graneles líquidos y cereales-pienso y minerales en los sólidos), es en la que se incorpora un valor añadido más alto, a la vez que son flujos que provocan mayores efectos de arrastre, ya sea por la vía de las importaciones de productos tecnológicos que favorecen el crecimiento, ya sea por canalizar exportaciones con un alto valor añadido.

Tabla 1.- Principales puertos europeos del Atlántico sur. Resumen estadístico (1998)

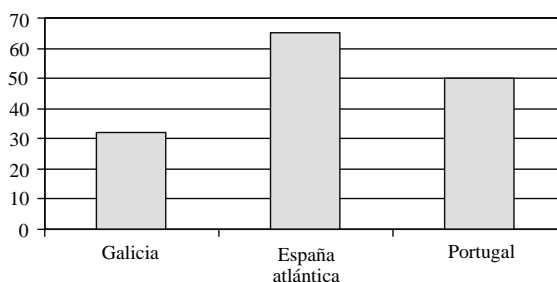
	TOTAL (miles tm)	% GENERAL/ /TOTAL	% CONTAINERS/ /TOTAL	% EXTERIOR/ /TOTAL	% AMÉRICA LATINA/EXTERIOR	% FERROCARRIL/ /CARRETERA
Marín	1.338	48	28	83	28	0
A Coruña	10.719	3	0	77	29	0
Ferrol	8.024	4	0	93	2	0
Vilagarcía	657	30	0	60	4	2
Vigo	2.297	74	44	70	14	1
<i>Total</i>	<i>23.035</i>	<i>17</i>	<i>32</i>	<i>88</i>	<i>17</i>	<i>0,4</i>
Las Palmas	12.500	59	63	38	3	0
Tenerife	14.956	35	40	42	15	0
Algeciras	42.126	52	86	86	4	1
Cádiz	3.680	64	23	67	8	2
Huelva	14.537	5	0	85	11	3
Gijón	15.003	4	14	87	48	19
Bilbao	26.438	27	50	90	10	14
<i>Total</i>	<i>129.240</i>	<i>35</i>	<i>65</i>	<i>77</i>	<i>13</i>	<i>4,3</i>
Portugal	56.833	21	50	80	s.d.	s.d.

FUENTE: Elaboración propia sobre memorias anuales de las respectivas autoridades portuarias del año 1998.

En esa perspectiva suele considerarse crucial²⁵ (también en la intermodal puertos-ferrocarril y en la de nuestra posición sobre América latina-UE) la cuota de mercancías generales movida en *containers*. Pues pudiera existir –y existe– una clara asociación entre el escaso peso de la carga general en nuestro sistema portuario y su escaso manejo más privilegiado: la *containerización*. Asociación que, a su vez, nos remite a unas infraestructuras portuarias (equipamientos para descarga, áreas de almacenamiento, etc.) y de transporte intermodal deficientes. Esta situación refleja –y causa– una ratio muy pequeña sobre carga general (gráfico 9), superpuesta –y alimentando– a aquel escaso peso de la carga general en nuestros puertos.

²⁴ En este singular “puerto-isla”, la cifra se obtiene una vez descontados los 16 mt de *containers* en tránsito; actividad portuaria, ésta de los tránsitos, en la que no existimos a pesar de que, pivotando en los ejes Extremo Oriente-USA, norte de Europa-África y América latina-Europa, nuestra posición no es, en principio, desdeñable.

²⁵ Ya que “... el perfeccionamiento de los sistemas de transporte permiten la carga justo a tiempo y la coordinación de la producción más allá de las fronteras” (Banco Mundial, 1999, p. 66).

Gráfico 9.- Ratio de *containerización* de la carga general (1998)

FUENTE: Elaboración propia sobre la tabla 1.

Todavía más, el único puerto gallego con un volumen destacado en estos tránsitos es Vigo (1,1 mt), de nuevo muy alejado de los 3,7 de Bilbao, de los 4,6 de Las Palmas o de los 18 mt de Algeciras. En este punto es preciso anotar que la eficiencia portuaria y la cuota de mercado precisan, entre otros sistemas operativos, grandes superficies de gestión y en esto, de nuevo, los 49 mil m² de Vigo están muy lejos de los 208 mil de Bilbao o de los 670 mil de Algeciras. En el caso de este último puerto, sólo una compañía naval (MAERKS LINE) gestiona una terminal propia con 280 mil m² de zona para almacenamiento. Frente a esto, basta con indicar que en el de Vigo opera otra importante compañía naval (SEA- LAND), pero... para hacer la conexión Algeciras-Vigo-Leixões-Algeciras.

Y todo esto es, al fin y al cabo, decisivo porque, por lo menos en el caso español, el volumen de carga general movida en un puerto parece estar directamente relacionado con la parte que de ella se puede movilizar en contenedores (gráfico 10).

Si ya en el año 1881, como recordamos al comienzo de este trabajo, la conexión ferroviaria de las ciudades-puerto gallegas fue un dato crucial que favoreció el crecimiento de sus tránsitos y de sus áreas metropolitanas, vale la pena interrogarse, más de cien años después, por el estado y utilización de este medio de transporte terrestre. En lo relativo al estado (Comisión, 1999, pp. 122 y ss.), la cuota de doble vía²⁶ y de electrificación²⁷ configura en Galicia una red obsoleta en términos relativos para competir en el transporte de mercancías.

En su utilización portuaria no debiera sorprendernos la escasa cuota global del ferrocarril en los tránsitos cargados/descargados en los puertos gallegos (0,4% frente a un 4,3% medio en España o a un 14% en Bilbao). El caso²⁸ de Bilbao es, para nosotros, especialmente pertinente por lo que supone de apuesta estratégica

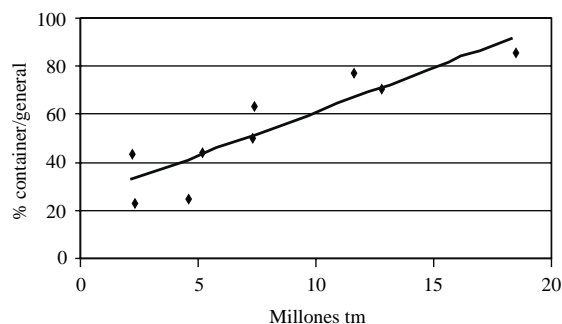
²⁶ Sólo el tramo Redondela-Chapela de 3 km sobre 1.017 (0,2%), frente a un 24% español medio o un 25% de Irlanda.

²⁷ Vigo-Cobas con 263 km (26%) frente al 55% en España.

²⁸ También el de Gijón como puente atlántico con la meseta, ya que Algeciras, ya se dijo, es un puerto-isla y los puertos no peninsulares no entran en este argumento.

bien definida y mantenida a largo plazo –con fuertes inversiones en los últimos veinte años– y concordante con nuestro análisis. Este esfuerzo logró alejar de la ciudad un puerto en el que (MAP-Bilbao, 1998, pp. 11-12): “...*los principales mercados siguen localizándose en la Europa atlántica, seguido de América...*” haciendo aumentar los tránsitos a tasas del 40% anual y demandando, para mantenerse como referencia, “... *la necesidad de un nuevo acceso ferroviario a la meseta*”.

Gráfico 10.- Relación entre volumen de carga general²⁹ y cuota movida en *containers* en puertos de España



FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos de las memorias anuales (1998) de los puertos de Algeciras, Barcelona, Valencia, Bilbao, Las Palmas, Tenerife, Baleares, Cádiz y Vigo.

Frente a esto contrasta que, entre nosotros, sólo Bouzas en Vigo (con menos de 300.000 m² de ampliación frente a más de 1.500.000 m² en Bilbao) se movió en esa dirección sin tener por lo de ahora ninguna conexión ferroviaria, mientras en A Coruña –y en Ferrol– andan cavilando en proyectos de puertos exteriores (MAP-A Coruña, 1998)³⁰.

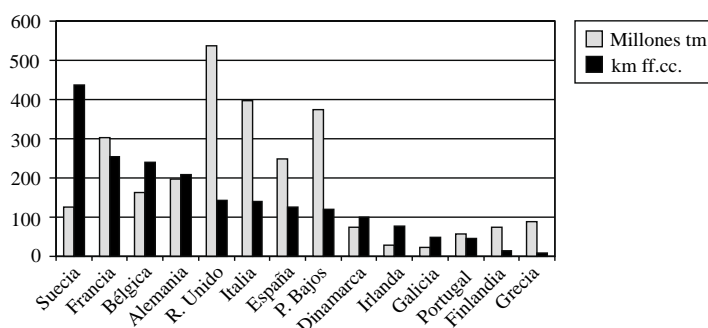
No es que la situación foránea –ya española, ya en la UE– sea favorable al ferrocarril, pero nuestro caso es extremo, pues estamos muy lejos de la barrera de los 100 km (por millón de habitantes) de red de calidad, que parece ser la cifra que define la frontera entre países con niveles de tráfico portuario altos (por encima de los 100 millones de tm) y bajos (gráfico 11). En los dos casos (Vigo y Marín) en los que el tráfico de mercancía general *containerizada* tiene una cierta presencia, la conexión ferroviaria o no existe o es escasamente operativa a pesar de que en el de Marín (MAP-Marín, 1998, p. 18) “... *el 80% de los containers utilizan este medio así como 200 mil tm de graneles alimentarios*”. En esas circunstancias, se hace muy difícil aprovechar la posición atlántica (sobre todo hacia León-Miranda-

²⁹ Puertos que mueven más de 2.000.000 de t de mercancía general.

³⁰ 75 mil millones de inversión estimada y 3 km de línea férrea a La Grela.

Valladolid), como pone de manifiesto el 19% de la cuota ferroviaria en el de Gijón o el ya anotado y comentado 14% del de Bilbao.

Gráfico 11.- Volumen de tránsito portuario y dotación ferroviaria



FUENTE: Elaboración propia a partir de EUROSTAT, IGE y RENFE (km FF.CC. por millón habitantes³¹)

La situación gallega es, otra vez, doblemente paradójica al formar parte de un Estado de la UE que se sitúa—en los dos indicadores— en una situación intermedia-alta.

5. CONCLUSIONES

“Siendo una ley en el discurrir gallego la llamada del Atlántico ...”.

R. Otero Pedrayo (1955)

La capacidad de atracción de localizaciones industriales, tanto del propio país como foráneas, parece condicionar en buena medida tanto la capacidad de convergencia de una región con la media de la UE como el grado de desarrollo desigual que mantiene con otras con las que comparte una similar posición geoeconómica y una cierta dotación de recursos (naturales y de capital humano). Justamente, aquella capacidad va a tener que ver con la eficiencia relativa en los transportes y en sus costes, en las economías de aglomeración y en la puesta en valor de las ventajas factoriales con las que cuenta.

En las regiones atlánticas de la UE —en las que se incluyen pequeños países como Galicia— existen oportunidades para escapar a la lógica de la polarización del desarrollo —en la línea dorsal centroeuropea o en la fachada mediterránea— que pa-

³¹ Ponderados por un porcentaje medio de calidad (entre doble vía y electrificación), cfr. Comisión Europea (1999, p. 125).

san por aprovechar en beneficio propio la posición transoceánica, muy singularmente entre América latina y Europa. Para eso es imprescindible contar con una infraestructura portuaria moderna y adecuadamente engarzada en corredores de transporte terrestre (carretera y ferrocarril) hacia el interior del continente. Esas oportunidades pasan por los aprovisionamientos energéticos y de materias primas, por la distribución transoceánica de productos (como ya sucede entre nosotros con el granito, la pizarra o los automóviles), con la captación de localizaciones de empresas multinacionales (tanto no europeas hacia la UE como orientales hacia América), con el papel de puente transatlántico de conexión (física y humana) de los fuertes intereses económicos españoles (y de la UE) con América latina, etc.

Acabamos de ver que, desafortunadamente, el sistema puertos-transporte ferroviario, aunque en Galicia comenzó el siglo XX con una relativa puesta al día –que explica la conformación de las dos áreas metropolitanas del país– no podemos decir que el siglo termine con ese sistema adaptado al perfil que tiene hoy en las regiones que ocupan posiciones geoeconómicas similares. Así, a pesar de que no debemos pasar por alto la desigual especialización portuaria (en el norte –A Coruña-Ferrol– en los graneles y en el sur –Vigo-Marín-Vilagarcía– en la carga general), nuestro diagnóstico es el de un sistema raquítico en su conjunto, minifundista en sus elementos, escorado hacia los graneles, con una *containerización* casi residual, mal dotado de servicios y opciones intermodales y con una conexión ferroviaria que, cuando existe, es de muy deficiente calidad.

Con este diagnóstico en la mano es difícil no llegar a la conclusión de que si las dos áreas metropolitanas gallegas y sus sistemas portuarios cubrieron en buena medida los retos de la primera mitad del siglo XX, no lo están haciendo en la segunda mitad de ese siglo. Quiere esto decir que desde hace varias décadas la apertura de la economía gallega hacia ciertos mercados fuera de la UE, la mayor cobertura e intensidad exportadora en la misma dirección, el incremento de la terciarización de nuestra economía, de las inversiones de capitales en América latina o la localización entre nosotros de actividades de empresas transnacionales no está contando con un factor favorable que es determinante.

A pesar de esto, algunas iniciativas institucionales recientes parecen querer comenzar a deshacer el bloqueo estratégico que supone la situación descrita. Pues en distintos foros (Eje Atlántico, Junta de Castilla-León, Xunta de Galicia, partidos políticos del noroeste y norte peninsular) parece que empieza a abrirse camino una estrategia común, europea y potenciadora de nuestra peculiar posición geoeconómica en la Península (y también hacia el exterior), no subordinada a la centralidad radial de Madrid, ni tampoco hipotecada por la fachada mediterránea y por sus –legítimos– intereses y potencialidades.

Este nuevo horizonte cristaliza en el cambio de una estrategia radial (por ejemplo, Vigo-Madrid) a una sureuropea (por ejemplo, A Coruña-París), pero también

en la definición de las prioridades ferroviarias –sobre todo para mercancías– que, además de encajar en nuestra posición atlántica, coincidiría con las posiciones de otras regiones (Asturias, Cantabria, Castilla-León, La Rioja o el País Vasco) en la vertebración transversal de un importante territorio del sur de Europa. Y también cristalizan cuando, en el plano más doméstico, se concretan³² como infraestructuras prioritarias de los 18 ayuntamientos del eje atlántico: la conexión de Galicia con Europa (*sic*) con tren de alta velocidad, la creación de una plataforma logística intermodal en el puerto de Vigo, junto con la construcción de su salida ferroviaria sur, la construcción de los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña, con acceso ferroviario moderno, o la propia conexión–enigmáticamente aún hoy inexistente– del puerto de Marín.

BIBLIOGRAFÍA

- BACARIA, J.; MASSOT, A. (1999): “El complejo agroalimentario de producción catalán”, en *El sector agrario*. MAPA.
- BANCO MUNDIAL (1999): *Informe sobre desarrollo mundial 1999-2000*. WB-MundiPrensa.
- BARDET, J.P. (1998): *Histoire des populations de l'Europe*. París.
- BIEHL, D. ET AL. (1999): “Las infraestructuras según el enfoque del desarrollo regional potencial”, en A. Castells y N. Bosch [ed.]: *Desequilibrios territoriales en España y Europa*. Ariel.
- BORENSZTEIN, E. ET AL. (1998): “How Does FDI Affect Economic Growth?”, *Journal of International Economics*, 45, pp. 115-135.
- COMISIÓN EUROPEA (1999): *6º informe periódico sobre el desarrollo de las regiones en la UE*. Bruselas.
- CONSELLO GALEGO DE RELACIÓNS LABORAIS (1999): *Informe anual*.
- ERIAS, A. (1993): *Anotaciones al estudio de la emigración gallega*. Santiago de Compostela.
- FUJITA, M.; MORI, T. (1996): “The Role of Ports in the Making of Major Cities”, *Journal of Development Economics*, vol. 49, pp. 93-120.
- KRUGMAN, P. (1992): *Geografía y comercio*. Antoni Bosch.
- LOSADA, A. (1995): *As relacións económicas entre Galicia e os países de destino da emigración*. Xunta de Galicia.
- MADDINSON, A. (1997): *La economía mundial 1820-1992. Análisis y estadísticas*. OCDE.
- MAP (1998): *Memoria de la autoridad portuaria de Bilbao, 1998*. Bilbao.
- MAP (1998): *Memoria da autoridade portuaria da Coruña, 1998*. A Coruña.
- MAP (1998): *Memoria da autoridade portuaria de Vigo, 1998*. Vigo.
- MAP (1998): *Memoria da autoridade portuaria de Marín, 1998*. Marín.
- MEIXIDE, A.; POUSA, M. [coord.] (1999): *A economía galega. Informe 1999*. IEEF / IDEGA.

³² *La Voz de Galicia*, (22-01-00, p. 5).

Prada, A.

Posición económica, localización industrial...

MELLO, L.R. (1997): “FDI in Developing Countries and Growth”, *Journal of Development Studies*, 34.

PNUD (1999): *Informe sobre desarrollo humano, 1999*. ONU / MundiPrensa.

PRADA, A. (1999): *Economía de Galicia*. Vigo: Xerais de Galicia.

VÁZQUEZ, A. (1988): “La emigración gallega”, en N. Sánchez-Albornoz: *Españoles hacia América*. Madrid: Alianza.