

## POSICIÓN ECONÓMICA, LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL E INFRAESTRUCTURAS NUNHA PERSPECTIVA AMERICANA: GALICIA ENTRE OS SÉCULOS XIX E XXI

ALBINO PRADA BLANCO

Departamento de Economía Aplicada

Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais

Universidade de Vigo

Recibido: 29 febreiro 2000

Aceptado: 15 xuño 2000

---

**Resumo:** Neste traballo sostense que tanto a conformación das dúas áreas metropolitanas de Galicia como a súa especialización productiva tivo que ver –nos comezos do século que remata– decisivamente coa posición marítimo-portuaria. Tanto nos fluxos migratorios cara a América como nas actividades pesqueiras e constructoras de buques, como, máis recentemente, na localización de determinadas fases de distintos procesos industriais.

Sobre esta base suxírese que unha aposta estratéxica para aproveitar esa posición da Fisterra atlántica entre América e Europa podería –no amencer dun novo século, e igual que xa vén sucedendo en Irlanda– ser un factor clave que reducise o desenvolvemento desigual de Galicia verbo doutras rexións da UE. Ese obxectivo remite prioritariamente a unha posta ó día das infraestruturas portuarias e de transporte intermodal –desde Ferrol ó Porto– co continente e a un ambicioso e realista plan de canalización de fluxos en tránsito, intercambios comerciais e localizacións industriais. A situación actual –que se revisa no contexto atlántico da Península Ibérica– non semella acorde coas posibilidades e, mesmo, co aproveitamento que fan da súa posición outras rexións de España.

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

### **ECONOMIC POSITION, INDUSTRIAL LOCALIZATION AND INFRASTRUCTURES WITHIN AN AMERICAN PERSPECTIVE: GALICIA BETWEEN 19<sup>TH</sup> AND 21<sup>ST</sup> 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

Unha obra de referencia na que se sostén que tanto a localización das actividades industriais como a formación de contornos metropolitanos e mesmo o desenvolvemento rexional desigual encaixan no argumento dos rendementos crecentes, e nas economías a escala derivadas da especialización e da concentración das actividades económicas, é a de Paul Krugman<sup>1</sup>.

Na súa argumentación, máis aló das localizacións que estean moi condicionadas pola proximidade dos consumidores finais e/ou dos recursos naturais<sup>2</sup>, pasan a un primeiro plano –para explicar aqueles aspectos da localización– os factores derivados das economías producidas pola proximidade entre uns e outros fabricantes favorecida pola redución dos custos de transporte. Aquela proximidade permite, á súa vez, as vantaxes da aglomeración de man de obra especializada, da existencia dun variado conxunto de servizos a empresas e da difusión tecnolóxica derivada da concentración industrial<sup>3</sup>. No enfoque do desenvolvemento rexional potencial (Biehl, 1999, p. 134) tamén son factores clave as infraestructuras, a localización, a aglomeración e a estrutura sectorial.

Nese contexto adquiren un relevo singular, como dicíamos, a maior ou menor contía dos custos de transporte que, no caso do contorno industrial dos EE.UU., derivaría dunha rede ferroviaria e portuaria moi densa (Krugman, 1992, p. 29), ben posicionada entre o resto do país e o resto do mundo. Se na análise deste autor a redución dos custos de transporte promove aquela concentración industrial (Krugman, 1992, pp. 57-58), pode ter sentido, para unha pequena economía periférica como a galega, formularse ese factor non como unha ameaza senón como unha posibilidade.

Xustamente como posibilidade e non como ameaza, a pesar do previsible reforzo polarizador na grande dorsal europea e na fachada mediterránea española derivado da redución dos custos de transporte dentro da UE, que no caso dalgúns servizos (entretemento, venda, banca, etc.) é hoxe, por vía Internet, moito maior do que nunca o fora coas mercadorías, é polo que se debe agardar unha moi elevada concentración das industrias<sup>4</sup> do lecer, da información, do software, etc. (Krugman, 1992, p. 74). A pesar, tamén, de que nun recente e prestixioso informe anual (Banco Mundial, 1999, p. 4) se constatase que “... unha proporción cada vez maior

---

<sup>1</sup> Cfr. Krugman (1992). Pénsese nos casos dun distrito de automoción como o de Vigo ou da confección na Coruña dentro de Galicia (Krugman, 1992, p. 39), pero tamén das dificultades de converxencia de Galicia coa grande dorsal europea ou española (mediterránea).

<sup>2</sup> Un caso obvio, poucas veces considerado así, é o do turismo. Sobre posición e recursos véxase tamén Prada (1999, pp. 25 e ss.).

<sup>3</sup> Cfr. Krugman (1992, p. 43). Tamén no último informe sobre desenvolvemento mundial do Banco Mundial (1999, p. 67): “...a eficacia dos servizos de transporte e comunicacións inflúen sen dúbida na capacidade das cidades de importar e exportar bens e servizos”.

<sup>4</sup> Nun sector que xa é hoxe a primeira partida exportadora dos EE.UU. (PNUD, 1999, p. 33).

*do valor económico é intanxible, é dicir, pode transmitirse por fíos de fibra óptica e non ten que transportarse en embarcacións de containers”.*

Este binomio ameaza-posibilidade podemos situalo así: se o recurso ferrocarril-portos explicou a mobilidade migratoria, a formación das cidades e certas iniciativas industrializadoras de finais do XIX e comezos do XX na economía galega, ¿podería –debidamente modernizado e tomado como asunto estratéxico– potenciar actividades productivas e comerciais moito máis aló da situación actual?

O propio Krugman (1992, p. 89) vaticina que unha mellora das comunicacións resitúe no sur de Europa sectores como o da confección, que demandan moita man de obra polos menores custos salariais, nun contexto –xa se dixo– previsible de maior concentración<sup>5</sup> na espiña dorsal europea de boa parte doutras ramas manufactureras (autos, electrónica, química, etc.). Só escaparían a esta lóxica actividades que precisen –por motivos de recursos naturais e/ou de posición, ou por ámbolos dous– unha localización determinada (Krugman, 1992, p. 96). Se se sitúa dentro deste contexto o factor portuario e atlántico de Galicia (máis a dispoñibilidade de man de obra), isto podería explica-la localización entre nós da factoría Citroën, posición máis enerxía térmica a de INESPAL no litoral de Lugo, tamén a refinería REPSOL en Bens, etc.

Xa que logo, todas estas actividades terían escapado a aquela lóxica da localización polarizada. E teríano feito –e isto de cara ó futuro é decisivo– mesmo en ausencia dunha conexión terrestre moderna (cara ó resto de España pero, sobre todo, cara a UE e ós seus centros económicos) por estrada e por ferrocarril. Polo tanto, se este estrangulamento se superase (para o que é crucial a unión do eixe A Coruña-O Porto, pero tamén Vigo-Miranda del Ebro) Galicia e mailo Norte de Portugal non terían nada que perder e si moito que gañar (Krugman, 1992, p. 107) dos efectos previsibles da redución dos custos de transporte derivados da conexión portos-ferrocarril entre a fachada atlántica da Península Ibérica e mailo continente.

Sirva unha comparanza metafórica cun caso que o devandito autor manexa. Así como a conexión ferroviaria leste-oeste dentro do Canadá (Krugman, 1992, p. 101) permitiu un desenvolvemento propio daquel país fronte á órbita gravitacional ben potente dos EE.UU. (norte-sur), as infraestructuras propostas corruxirían a gravitación do esquema dominante en España de sistema periférico radial. Esquema que segue a ter Madrid como o noso –pero tamén do Porto ou de Lisboa– único conector terrestre co resto de Europa. Esquema que mesmo nos impide mirar cara ó outro lado do océano con amplitude –como aquí se analizará–, a nós, paradoxalmente, moito máis que a vascos e cataláns, que non contan cunha posición atlántica tan vantaxosa.

Aínda que máis asuntos atopan nas excepcións a aquela lóxica a súa inserción, nós, a seguir, imos deternos –pola súa orde cronolóxica– en dous que nos semellan

<sup>5</sup> Nas súas palabras “...unha redución dos custos de transporte promove a concentración industrial” (Krugman, 1992, pp. 57-58).

claves. Por un lado, se ollamos cara ó futuro, a estrutura dos nosos intercambios actuais co exterior e os movementos de mercadorías por vía marítima que rexistran os nosos peiraos. Por outro, os fluxos migratorios do pasado recente (tamén os futuros, como veremos) verbo da conformación das nosas dúas áreas metropolitanas.

## 2. PORTOS, CIDADES E EMIGRACIÓN

*“A emigración en masa dos séculos XIX e comezos do XX é, en primeiro lugar, un proceso atlántico”.*

N. Sánchez Albornoz (1988)

*“Apenas é preciso insistir na influencia da emigración. O que voltaba traía hábitos cidadáns e facía ostentación deles. Mercaba na vila, sabía perder o tempo, en poucos anos lucía o que enxamais podían xeneracións enteiras na aldea”.*

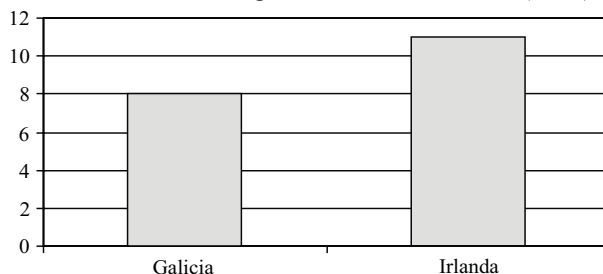
R. Otero Pedrayo (1965)

É ben coñecido que entre os anos 1836-1960 a emigración transoceánica de galegos cara a América andou preto dos dous millóns de saídas<sup>6</sup>, sendo o período de máximo éxodo o que vai desde o 1900 ata o 1920, con preto dun millón. Esta intensificación vai ter que ver, entre outros factores, coa redución dos custos da viaxe ó se substituí-la vela polo vapor á altura do ano 1880. Para facérmonos unha idea relativa, estas cifras supoñen o 40% dos fluxos migratorios españois e máis de 16.000 emigrantes anuais ó longo deses 120 anos.

Nesas datas compartimos con Irlanda un intenso fenómeno migratorio cara ó continente americano tamén asociado á posición atlántica e á penuria económica, pois entre 1840 e 1910 saen 50.000 emigrantes ó ano de Irlanda cara a ultramar (Bardet, 1998, pp. 254-255) –maioritariamente cara ós EE.UU.–, facendo cae-la súa poboación dos 8 ós 4,5 millóns de habitantes e chegando a emigrar só en dez anos (1845-55) millón e medio de irlandeses. Estamos, xa que logo, a falar de procesos demográficos e económicos masivos, con causas e circunstancias semellantes e que, se os avaliamos en taxas migratorias por mil habitantes, ós comezos<sup>7</sup> deste século non estaban moi afastados entre eles (gráfica 1), aínda que si diferían no destino (norte e sur do continente) xeográfico dominante dos emigrados.

<sup>6</sup> Datos de Erias (1993). O total español no período foi de 5.312.000 saídas.

<sup>7</sup> No 1900 tanto Galicia como Irlanda acadan máximos migratorios.

**Gráfica 1.-** Taxas migratorias cara a América (1900)

Tanto por mil (emigrantes/poboación).

FONTE: Elaboración propia a partir de Erias (1993) e Bardet (1998).

Certamente, para o país un éxodo migratorio tan intenso cara a América, canalizado fundamentalmente desde os portos da Coruña e Vigo, vai ter consecuencias decisivas no seu crecemento demográfico, urbano, portuario, comercial e bancario.

Éxodo decisivo non só na creación do *Banco de La Coruña*, no 1857, e do *Banco Pastor*, no 1900, senón tamén na cualificada presenza de bancos estranxeiros como o *Banco Español del Río de la Plata* (1930) ou o *Anglo South American Bank* (1917) nas vilas de Vigo, A Coruña, Santiago e Pontevedra, cunha manifesta actividade transoceánica derivada das migracións e dos fluxos comerciais asociados (cfr. figuras 1 e 2).

De tal xeito que podemos considera-lo<sup>8</sup> éxodo migratorio coma un factor capital para explicármola transformación daquelas dúas vilas en cidades (primeiro, no caso da Coruña e logo, collendo o relevo, na de Vigo<sup>9</sup>) por medio da dinamización dun complexo armazón económico urbano derivado dos tránsitos portuarios con América. A previa conexión ferroviaria coa meseta destas cidades-porto veu a amplificar estes acontecementos (desde 1881), mesmo superpoñendo unha especialización territorial que se no porto da Coruña foi cara a Cuba, México ou Porto Rico, en Vigo vai ser cara á Arxentina, Uruguai ou o Brasil.

Esta dinamización urbana é ben coñecida para os historiadores “... *a importante acumulación de capital dos intermediarios no ciclo migratorio, desde os axentes de enganche ás casas de banca ... consignatarios e axentes de emigración diversificaban a súa actividade a todo tipo de comercio, transporte marítimo, fábricas de salgadura, industria conserveira, estaleiros, creación de bancos, compañías de tranvías, abastecemento de augas...*” (Vázquez, 1988, pp. 94-103).

<sup>8</sup> Este diagnóstico histórico foi tomado de Losada (1995, pp. 51, 56, 61).

<sup>9</sup> Nas saídas de emigrantes por vía marítima. No caso desta cidade, se engadimo-la instalación nos anos 50 de Citroën, pola súa posición transoceánica, témo-lo argumento case completo (falta a pesca e o sector naval) da metamorfose desta vila galega nunha área metropolitana. Sobre a maior entidade estratéxica destas áreas verbo das provincias, cfr. Prada (1999, p. 32).

Figura 1.- Posición financiera atlántica (1917)



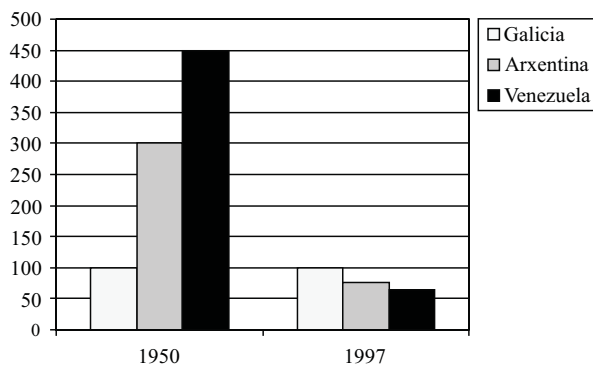
Figura 2.- Posición financeira atlántica (1930)



Paga a pena situa-la riqueza relativa nos anos finais daquela época migratoria (1950) entre Galicia e dous países grandes receptores de emigrantes como a Arxentina —máis da metade entre 1910 e 1930— e Venezuela, e avaliala verbo da situación actual (gráfica 2). A comparación invita a deseñar unha política xenerosa de inmigración se, como se adoita constatar, estamos afrontando unha crise demográfica nun escenario de crecemento vexetativo negativo e se queremos, como se defenderá máis adiante, se-la ponte transatlántica privilexiada entre eses países da América latina e unha ampliada Unión Europea. Non fariamos senón corresponder á apertura que, noutrora, nos foi favorable e aproveitaríamo-la posición<sup>10</sup> dun pequeno país que é ponte entre dous grandes mercados.

Sen embargo, fronte ó fluxo de 16.000 emigrados anuais cara a América daquelas datas, na actualidade (Consello Galego de Relacións Laborais, 1999, p. 196) os permisos de traballo a estranxeiros en Galicia son moito menos dos 2000. Fluxo anual que nos sitúa cunha colonia de 30.000 persoas doutras nacionalidades residentes en Galicia, cifra que nada ten que ver co tamaño das colonias galegas que residen desde hai décadas alén do mar.

<sup>10</sup> Sobre a nosa posición como posibilidade e non como problema, cfr. Prada (1999, pp. 144-145).

**Gráfica 2.-** Riqueza relativa (PIBpc) (Galicia = 100)

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

### 3. INTERCAMBIOS CO EXTERIOR E TRÁNSITOS PORTUARIOS

*“Aquí poido lucir un Rotterdam (porto, filosofía, lonxanías oceánicas) ...”.*

R. Otero Pedrayo (1932)

Unha comparación<sup>11</sup> de Galicia verbo de dous países con semellante fachada marítima (atlántica en Irlanda e mediterránea en Cataluña) pon de manifesto a nosa menor apertura global (gráfica 3), moi singularmente cara ó exterior da UE (nomeadamente América), se a referencia é a irlandesa, e tamén cara ó resto da UE neste caso e no catalán<sup>12</sup>. Así se entende que, fronte ó noso escaso 4% das exportacións españolas globais cara a América latina, Cataluña acade preto do 30%. Exemplos relevantes na medida en que os dous países de referencia teñen un nivel de converxencia coa media europea moi alto (no caso irlandés conseguido, en boa medida, nos últimos dez anos).

O diferencial existente pon riba da mesa as nosas posibilidades sen desenvolver<sup>13</sup> como fachada marítima, e diso seguiremos falando. Moi singularmente dos fluxos cara a ou desde América latina, área coa que os vínculos culturais e migratorios son, cando menos, semellantes ós que tan ben aproveitan nos últimos anos os irlandeses con Norteamérica. Para o caso catalán abonde cun exemplo (Bacaría

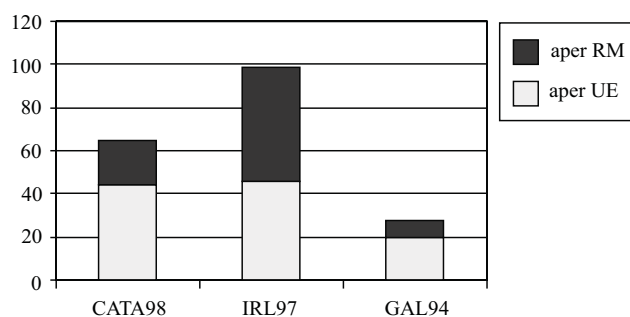
<sup>11</sup> OCDE: *La economía mundial 1820-1992. Análisis y estadísticas*.

<sup>12</sup> Este ámbito é o distintivo xa que a apertura cara ó resto de España é moi semellante: do 75% en Galicia (1994) e do 76% en Cataluña (1987).

<sup>13</sup> Tendo en conta o noso peso migratorio pasado no conxunto de España, chama a atención o feito de que Galicia aproveite menos as colonias de emigrantes en América latina e teña unha presenza (comercial, industrial, financeira) moito menor (Losada, 1995, p. 82).

y Massot, 1999, pp. 252-257)<sup>14</sup> sectorial: “... a súa situación xeográfica entre Francia e o arco mediterráneo español, e unha boa infraestrutura viaria e portuaria” converten os portos de Barcelona e Tarragona en centros de aprovisionamento e transferencia alimentaria (cereais, pensos, froitas) entre o hemisferio sur, España e Centroeuropa.

**Gráfica 3.-** Apertura exterior (exportacións + importacións / PIB)



FONTE: Elaboración propia a partir dos datos das oficinas estatísticas respectivas RM: exterior da UE.

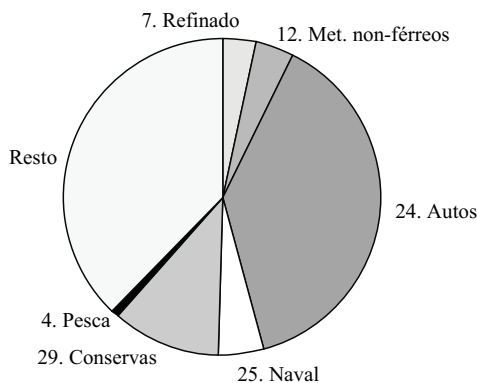
Tanto no caso irlandés, como no catalán –ou no mexicano–, se estarían cumprindo os diagnósticos (Banco Mundial, 1999, pp. 82-85)<sup>15</sup> que falan das oportunidades que para as multinacionais representan os pequenos países con boas infraestructuras máis cós asentamentos directos dentro de grandes mercados, pois sobre todo (Banco Mundial, 1999, p. 65) “... as industrias manufactureiras precisan acceso fiable e barato ás redes mundiais”.

Esas posibilidades sen desenvolver non deberan facernos esquecer que a escasa apertura comercial neste momento da economía de Galicia sería moito menor de non contarmos con actividades que tamén teñen na posición marítimo-atlántica do país a súa explicación, cando non o recurso natural sobre o que se asentan. O conxunto de actividades ás que nos referimos (refinado de petróleo, metais non-férricos, material de transporte, pesca e conservas)<sup>16</sup> acadan o 62% das nosas exportacións fóra de España –das que acabamos de falar en termos de apertura– e preto do 40% do VEB das actividades non-terciarias, cunha distribución (gráfica 4) do seu peso nos fluxos exportadores no que destaca a automoción, as conservas de peixe e mailo sector naval.

<sup>14</sup> En concreto plátanos da área dólar (¡cara a Portugal!) e mazás do hemisferio sur. Debe terse en conta que son produtores de froitas de mellor calidade (Chile, N. Zelanda...); cfr. op. cit., pp. 300 e ss.

<sup>15</sup> Así, México “... é considerado como un lugar axeitado para abastece-lo mercado dos USA”.

<sup>16</sup> A lista podería continuar pois, por exemplo, a pedra natural ten un factor de posición portuaria decisivo. Como lista de empresas: Repsol, Inespal, Citröen, Bazán, Astano, Pescanova, etc.

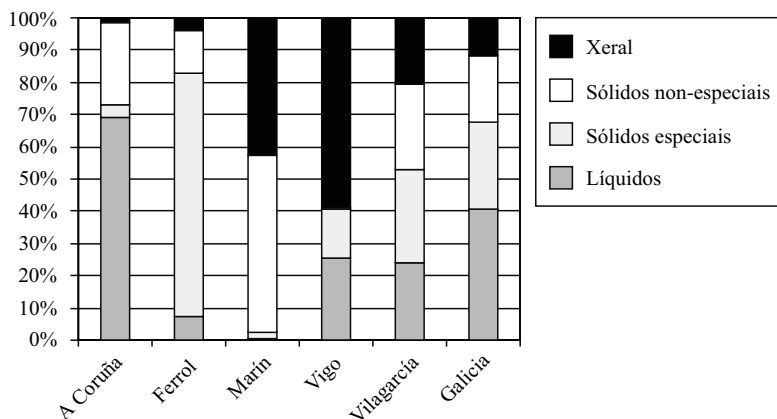
**Gráfica 4.-** Peso exportador fóra de España dos sectores vinculados á posición marítimo-atlántica

FONTE: Elaboración propia sobre CRG94 do IGE.

Xa neste punto cómpre deixar constancia da relación directa que estas partidas teñen cos tránsitos marítimos actuais nas dúas áreas metropolitanas portuarias galegas: Vigo-Pontevedra-Marín e A Coruña-Ferrol. Singularmente, coa súa estrutura entre tránsitos xerais e graneis (líquidos ou sólidos) (gráfica 5). Así, o refinado en REPSOL explica a maior parte do movemento da Coruña (con México, Libia...) e Ferrol-San Cibrao fai o propio debido, agora, ós metais non-férreos de ALUMINA (con Guinea) e ós complementos enerxéticos que precisa ENDESA (co carbón dos EE.UU. e de Indonesia). Esta especialización é inversa á da área metropolitana sur onde Vigo-Marín basculan cara á carga xeral (autos e pezas para CITRÖEN, pasta de papel, peixe, *containers*, etc.).

O caso do granito (con 450.000 tm de tránsitos) (MAP-Vigo, 1998) é un exemplo paradigmático das posibilidades da posición atlántico-portuaria cara ó interior da península pois, á parte da produción autóctona (que se favorece dunhas canteiras á beira do mar), importamos tanto do exterior (Brasil e Sudáfrica) coma do interior da península (Estremadura e o Guadarrama) para, logo, cargar cara a Italia ou cara ó Extremo Oriente. Non menos claro é o caso de CITRÖEN, que exporta polo peirao de Bouzas 280 mil dos 339 mil coches que fabricou no 1998 en Vigo (con liñas ro/ro a Francia, Italia, Marrocos, Turquía, Grecia, Holanda, etc.). Pero tamén nos graneis alimentarios é esa posición a que explica cómo A Coruña e Marín actúan de interface (MAP-Marín, 1998, pp. 12-18) entre América e o mercado interno galego e do norte e centro de España.

Queda, xa que logo, clara a relación existente entre os argumentos dos que vimos falando (tanto nas súas potencialidades sen desenvolver como na súa xa actual presenza na nosa economía):

**Gráfica 5.-** Estructura do movemento portuario<sup>17</sup>

FONTE: Elaboración propia sobre memorias das autoridades portuarias.

- A base portuaria das áreas metropolitanas galegas.
- A súa especialización sectorial derivada da posición xeográfica.
- O nivel e estrutura da nosa apertura comercial cara ó exterior.

Se concentrámo-la nosa atención nas actividades empresariais galegas que, máis alá da posición portuaria e atlántica, teñen presenza destacable na América latina, unha lista non totalmente actual (Meixide e Pousa [coord.], 1999, pp. 230, 237, 240, 244, 259, 261, 422) e non exhaustiva daría conta de que, á parte das xa anotadas:

- A filial de ZELTIA Pharma Mar extrae a molécula do seu antitumoral (ET-743) nas augas do Caribe.
- O grupo vigués COPO –cooperando con FEHRER– abrirá deica o 2003 seis factorías no Brasil de produtos auxiliares para automóviles con escumas de polímeros.
- INDITEX, con preto de corenta establecementos en México, Arxentina, etc., abre unha planta de distribución neste último país. Outras empresas galegas de confección teñen tamén presenza notoria.
- ENCE ten no Uruguai 35.000 ha de plantacións e vai instalar un complexo celulósico.
- ABENGOA, con forte presenza en Iberoamérica, vai abrir unha planta de etanol de residuos vexetais e forestais.

<sup>17</sup> En xeral, autos, peixe, granito, pasta, madeira, *containers*; en líquidos, sobre todo cru (Repsol); e en sólidos, especiais (alúmina, bauxita para INESPAL) e non-especiais (carbón para ENDESA).

- A plataforma *Discoverer Enterprise*, feita por ASTANO, vaise instalar no golfo de México.
- CAIXA GALICIA coopera en Cuba co Banco de Crédito e Comercio e ten xa presenza<sup>18</sup> en América do sur.
- UNIÓN-FENOSA distribúe electricidade sobre todo en Arxentina e Bolivia.
- Conexión de *containers* (compañía naval CMA-CGM) con Vigo desde Brasil, Güiana francesa e Costa Rica.

Capítulo á parte é a conexión americana do noso complexo alimentario baseado na pesca. De feito, sen entrarmos aquí noutros pormenores, Galicia importa (Meixide e Pousa [coord.], 1999, p. 154) o 38% da pesca de Iberoamérica (da Arxentina, Cuba, México e Chile, sobre todo) mentres exporta o 84% cara á UE. Aínda que estas cifras non deixan de ser anecdóticas cando reparamos en que España só é o 17º produtor (en tm) do mundo de produtos pesqueiros mentres que Perú e Chile son o 2º e 3º, respectivamente<sup>19</sup>. Moitas posibilidades semellarían abertas para un país como Galicia que dispón dun cualificado capital humano, tecnoloxía, factorías e penetración nos mercados alimentarios derivados do mar.

Tódalas iniciativas investidoras revisadas, aínda que son bos exemplos da nosa relación económica con América, non poden facernos ignorar dous referentes (Meixide e Pousa [coord.], 1999, pp. 274 e 276) básicos: que só xeramos o 1% do investimento exterior español e que, mentres o 70% dos investimentos españois teñen como destino América latina, no noso caso é a UE a que absorbe o 58%. Nin no seu volume nin no destino americano estamos, xa que logo, á altura da nosa posición atlántica dentro de España.

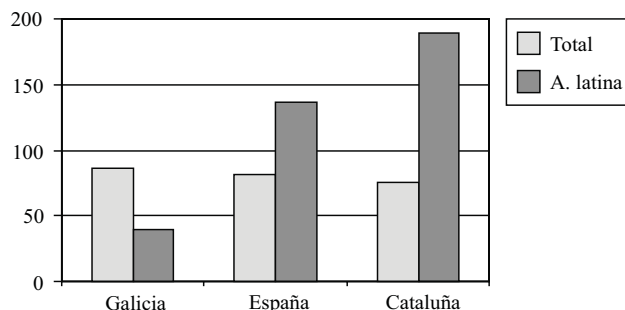
Do mesmo xeito, tampouco aqueles bos exemplos poden levarnos a ignorar que a cota que América latina representa nas exportacións totais galegas (4,5%) é moi inferior ó nivel que ten na media española ou en Cataluña (7%), e iso a pesar da obxectiva vantaxe da posición marítima da que dispoñemos para uns tránsitos que teñen que facerse necesariamente por esa vía. Pois se, como veremos de contado, é certo que o transporte marítimo é fundamentalmente exterior (mais do 80% das tm) e non de cabotaxe, non o é menos que Galicia xestiona menos da terceira parte dos tránsitos que os portos españois do atlántico<sup>20</sup> teñen coa América latina.

Non debера, daquela, estrañarnos que, como resultado, a nosa taxa de cobertura (gráfica 6) con aquela parte do mundo sexa moi inferior á cobertura media das nosas transaccións comerciais, mentres en España no seu conxunto, ou en Cataluña en particular, sucede xustamente o contrario.

<sup>18</sup> En Cuba despois de Caja Madrid. En América latina debe servir de referencia que o BBV ten 1.300 oficinas en 14 países (op. cit., p. 421).

<sup>19</sup> Aínda que boa parte da produción pesqueira non é para a alimentación humana, falamos de 9,5 e 6,7 millóns de tm fronte a 1 de España (Meixide e Pousa [coord.], 1999, p. 145).

<sup>20</sup> Cfr. infra: As Palmas, Tenerife, Alxeciras, Cádiz, Huelva, Xixón e Bilbao.

**Gráfica 6.-** Taxas de cobertura no comercio exterior (1998)

FONTE: Elaboración propia a partir dos datos de IGE, INE e IEC.

Non nos deba sorprender que grupos empresariais españois tan característicos como o BBVA, BSCH, Iberdrola, Endesa, Telefónica, etc. impulsaran recentemente<sup>21</sup> un mercado de valores latinoamericano en sintonía coa súa intensidade investidora transatlántica. Verbo disto a nosa presenza económica (cobertura, cota exportadora, investimentos, tránsitos portuarios, etc.) na América non semella axustada ás potencialidades da nosa posición xeoeconómica e, aínda menos, á importancia das nosas migracións transoceánicas, mesmo tomando o referente do conxunto de España.

#### 4. POSICIÓN, PORTOS E COMERCIO INTERNACIONAL

*“... non se contentaron con calquer presenza do horizonte oceánico”.*

R. Otero Pedrayo (1932)

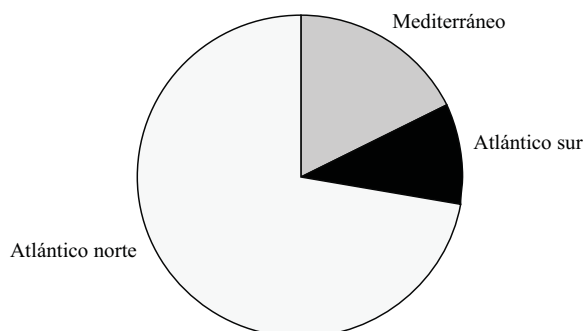
No conxunto da UE semella existir un ben definido axuste entre países que teñen un alto nivel de riqueza per cápita e, ó tempo, uns intensos fluxos de transporte portuario. Holanda, Alemaña, Francia, remiten así non só a índices de PIBpc superiores á media da UE senón tamén a portos emblemáticos como Rotterdam-Amsterdam, Hamburgo-Wilhelshaven, Marsella-Le Havre. Cunha posición –atlántica– semellante, percíbese unha rotunda desigualdade nos tránsitos portuarios (gráfica 7) entre o norte e o sur de Europa (que tamén se constata, aínda que menos acusada, verbo do mediterráneo).

Aqueles exemplos suxiren que as causas polas que os portos actúan como unha óptima localización (Fujita e Mori, 1996, pp. 93-120) para os fluxos comerciais co exterior teñen que ver cunha combinación –particular en cada caso– de vantaxes factoriais relativas no contorno e de menores custos de transporte e externalidades

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

derivadas da aglomeración e dos volumes de intercambios. Así, nun recente informe sobre a evolución rexional na UE (Comisión, 1999, p. 23), indícase que “...as cidades tenden a ser centros de prosperidade así como nós de comunicacións. Por outra banda, algunhas grandes cidades son importantes vías de acceso verbo da economía mundial”. Posición xeográfica e calidade das infraestruturas (singularmente portuarias) serían datos altamente tomados en consideración polas transnacionais nas súas localizacións (Mello, 1997, p. 29).

**Gráfica 7.-** Distribución dos tránsitos portuarios na UE<sup>22</sup>



FONTE: Elaboración propia a partir dos datos do Ministerio de Fomento (1998).

Estes factores explicarían, nun exemplo doméstico, por qué a cota de investimento estranxeiro captada por moitos sectores da economía catalana (Bacaría e Massot, 1999, p. 272) (automóviles, químicas, minerais, gráficas, confección, alimentarias, etc.), non baixa do 40% español. Se a iso lle engadímola relación virtuosa entre eses investimentos e o crecemento rexional<sup>23</sup> (sobre todo se se acompañan de melloras educativas) teremos pechado o círculo argumental de cómo os portos e as súas comunicacións se volven cruciais para explicar nestes casos o desigual desenvolvemento rexional.

Nese sentido, e para o sistema portuario de Galicia, é singularmente relevante avalialo lugar que ocupamos na captación de fretes no Atlántico sur, coñece-la orixe e destino das mercadorías que nós movemos, así como das que transitan en portos alternativos de semellante posición. Tamén pode ser clarificador avaliar detidamente os nosos fluxos portuarios –totais e co continente americano– en relación con outros portos atlánticos do sur (España e Portugal) da UE para entende-la

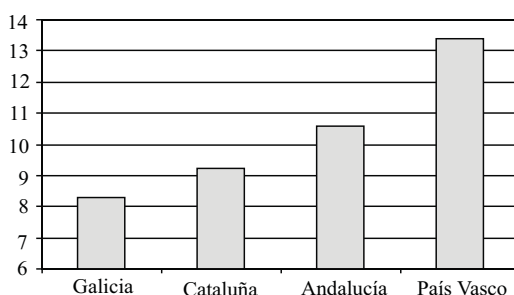
<sup>22</sup> Gráfica orientativa, pois no Atlántico sur están anotados tódolos españois (incluída Canarias) e Portugal; pero nos mediterráneos só os de maior tránsito en tm.

<sup>23</sup> Como se constata na análise que, para as últimas décadas e para 70 países desenvolvidos, teñen feito Borenstein *et al.* (1998, pp. 115-135).

nosa situación actual no que respecta á apertura comercial, á localización de empresas foráneas ou ós investidores galegos no exterior.

Para comezar, se visualizamos cun sinxelo índice (tm/habitante/ano) as mercadorías totais movidas nos portos das distintas CC.AA. españolas (gráfica 8)ponse xa de manifesto o noso cativo peso portuario.

**Gráfica 8.- Índice de movementos portuarios: tm/hab (1997)**



FONTE: Elaboración propia a partir dos datos de Ministerio Fomento (1999).

Pero cun resumo estatístico mais detallado (táboa 1) os algo máis de 23 millóns de toneladas (mt) movidas polo conxunto dos cinco portos galegos están por baixo do volume de movementos só do porto de Bilbao, non chegan á metade dos de Portugal e son a quinta parte do resto dos portos da España atlántica. O noso minifundismo portuario só ten a excepción da Coruña, que nin chega a selo cando nos centramos nas decisivas cargas xerais (excluídos graneis líquidos e sólidos).

Xusto esa sería a segunda característica do noso sistema portuario: o escaso peso da carga xeral. Cun 17% do peso total movido, se xa estamos por baixo da ratio portuguesa (21%), moito máis aínda da media dos portos atlánticos españois non-galegos que teñen unha ratio de mais do dobre (35%). En cifras absolutas, os escasos 4 mt de carga xeral do sistema portuario galego contrastan cos 6 mt de Alxeciras<sup>24</sup>, cos 7,3 mt de Bilbao ou cos 7,4 das Palmas. Porque na carga xeral, fronte ó resto dos tránsitos que teñen que ver con aprovisionamentos de materias primas (cru nos graneis líquidos e cereais-penso e minerais nos sólidos), é na que se incorpora un máis alto valor engadido, ó tempo que son fluxos que provocan maiores efectos de arrastre, xa sexa pola vía das importacións de produtos tecnolóxicos que favorecen o crecemento, xa sexa por canalizar exportacións con alto valor engadido.

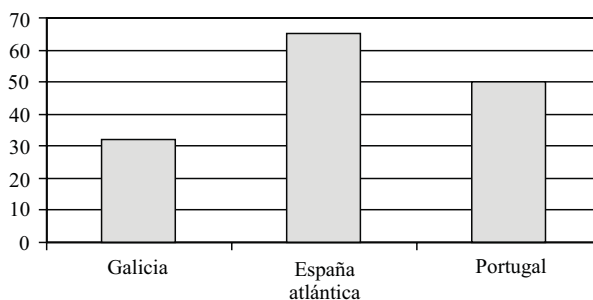
<sup>24</sup> Neste singular "porto-illa", a cifra obtense unha vez descontados os 16 mt de *containers* en tránsito; actividade portuaria, esta dos tránsitos, na que non existimos a pesar de que, pivotando nos eixes Extremo Oriente--USA, norte de Europa--África e América latina--Europa, a nosa posición non é, en principio, desbotable.

**Táboa 1.-** Principais portos europeos do Atlántico sur. Resumo estatístico (1998)

	TOTAL (miles tm)	% XERAL/ /TOTAL	% CONTAINERS/ /TOTAL	% EXTERIOR/ /TOTAL	% AMÉRICA LATINA/EXTERIOR	% FERROCARRIL/ /ESTRADA
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>
As Palmas	12.500	59	63	38	3	0
Tenerife	14.956	35	40	42	15	0
Alxeciras	42.126	52	86	86	4	1
Cádiz	3.680	64	23	67	8	2
Huelva	14.537	5	0	85	11	3
Xixón	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.

FONTE: Elaboración propia sobre memorias anuais das respectivas autoridades portuarias do ano 1998.

Nesa perspectiva adoita considerarse crucial<sup>25</sup> (tamén na intermodal portos-ferrocarril e na da nosa posición verbo de América latina-UE) a cota de mercadorías xerais movida en *containers*. Pois puidera existir –e existe– unha clara asociación entre o escaso peso da carga xeral no noso sistema portuario e o seu escaso manexo máis privilexiado: a *containerización*. Asociación que, á súa vez, remítenos a unhas infraestruturas portuarias (equipamentos para descarga, áreas de almacenamento, etc.) e de transporte intermodal deficientes. Esta situación reflicte –causa– unha ratio moi cativa sobre carga xeral (gráfica 9), superposta –e alimentando– a aquel escaso peso da carga xeral nos nosos peiraos.

**Gráfica 9.-** Ratio de *containerización* da carga xeral (1998)

FONTE: Elaboración propia sobre a táboa 1.

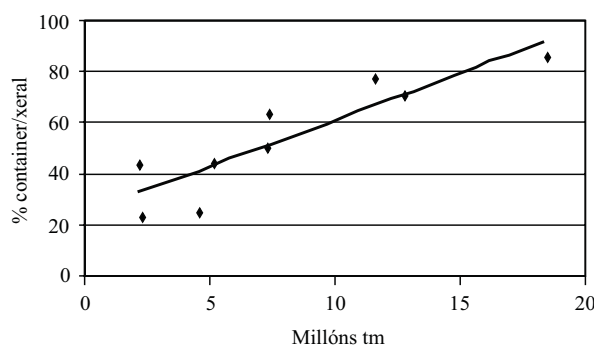
Aínda máis, o único porto galego cun volume subliñable nestes tránsitos é Vigo (1,1 mt), de novo moi afastado dos 3,7 de Bilbao ou dos 4,6 das Palmas, ou dos 18 mt de Alxeciras. Neste punto cómpre anotar que a eficiencia portuaria e a cota de

<sup>25</sup> Xa que "... o perfeccionamento dos sistemas de transporte permiten a carga xusto a tempo e a coordinación da produción máis aló das fronteiras" (Banco Mundial, 1999, p. 66).

mercado precisan, entre outros sistemas operativos, grandes superficies de xestión e nisto, de novo, os 49 mil m<sup>2</sup> de Vigo están moi lonxe dos 208 mil de Bilbao ou dos 670 mil de Alxeciras. No caso deste último porto só unha compañía naval (MAERKS LINE) xestiona unha terminal propia con 280 mil m<sup>2</sup> de zona para almacenamento. Fronte a isto, abonda con indicar que no de Vigo opera outra importante compañía naval (SEA-LAND) pero... para face-la conexión Alxeciras-Vi-go-Leixões-Alxeciras.

E todo isto é, ó cabo, decisivo porque, cando menos no caso español, o volume de carga xeral movida nun porto semella estar directamente relacionada coa parte que dela se pode mobilizar en contedores (gráfica 10).

**Gráfica 10.-** Relación entre volume de carga xeral<sup>26</sup> e cota movida en *containers* en portos de España



FONTE: Elaboración propia a partir dos datos das memorias anuais (1998) dos portos de Alxeciras, Barcelona, Valencia, Bilbao, As Palmas, Tenerife, Baleares, Cádiz e Vigo.

Se xa no ano 1881, como lembramos ó comezo deste traballo, a conexión ferroviaria das cidades-porto galegas fora un dato crucial que favoreceu o crecemento dos seus tránsitos e das súas áreas metropolitanas, paga a pena interrogarse, máis de cen anos despois, polo estado e utilización deste medio de transporte terrestre. Tocante ó estado (Comisión, 1999, pp. 122 e ss.), a cota de dobre vía<sup>27</sup> e de electrificación<sup>28</sup> configura en Galicia unha rede obsoleta en termos relativos para competiren no transporte de mercadorías.

Na súa utilización portuaria non debiera, xa que logo, sorprendernos a escasa cota global do ferrocarril nos tránsitos cargados/descargados nos peiraos galegos (0,4% fronte a un 4,3% medio en España ou a un 14% en Bilbao). O caso<sup>29</sup> de Bilbao é, para nós, especialmente pertinente polo que supón de aposta estratéxica ben definida e mantida a longo prazo –con fortes investimentos nos últimos vinte

<sup>26</sup> Portos que moven máis de 2.000.000 de tm de mercadoría xeral.

<sup>27</sup> Só o tramo Redondela-Chapela de 3 km sobre 1.017 (0,2%), fronte a un 24% español medio ou un 25% de Irlanda.

<sup>28</sup> Vigo-Cobas con 263 km (26%) fronte ó 55% en España.

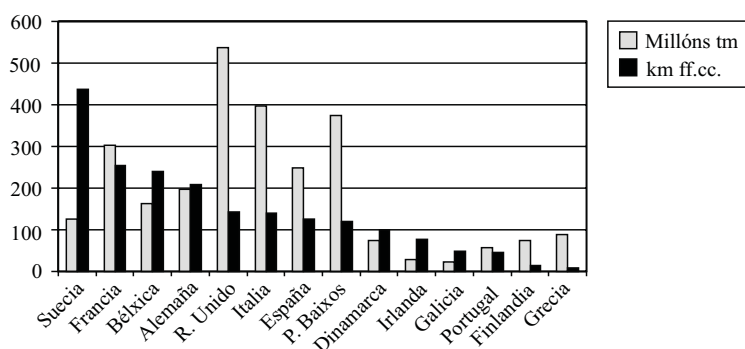
<sup>29</sup> Tamén o de Xixón como ponte atlántica coa meseta, xa que Alxeciras, xa se dixo, é un porto-illa e os portos non-peninsulares non entran neste argumento.

anos– e concordante coa nosa análise. Este esforzo logrou afastar da cidade un porto no que (MAP-Bilbao, 1998, pp. 11-12) “...os principais mercados seguen localizándose na Europa atlántica, seguido de América...” facendo aumentalos tránsitos a taxas do 40% anual e demandando, para manterse como referencia, “...a necesidade dun novo acceso ferroviario á meseta”.

Fronte a isto contrasta que, entre nós, só Bouzas en Vigo (con menos de 300.000 m<sup>2</sup> de ampliación fronte a máis de 1.500.000 m<sup>2</sup> en Bilbao) se moveu nesa dirección sen ter polo de agora ningunha conexión ferroviaria, mentres na Coruña –e en Ferrol– andan a cavilar en proxectos (MAP-A Coruña, 1998)<sup>30</sup> de portos exteriores.

Non é que a situación foránea –xa española, xa na UE– sexa favorable ó ferrocarril, pero o noso caso é extremo, pois estamos moi lonxe da barreira dos 100 km (por millón de habitantes) de rede de calidade, que semella se-la cifra que define a fronteira entre países con niveis de tráfico portuario altos (por riba dos 100 millóns de tm) e cativos (gráfica 11). Nos dous casos (Vigo e Marín) nos que o tráfico de mercancía xeral *containerizada* ten unha certa presenza, a conexión ferroviaria cando non existe é escasamente operativa a pesar de que no de Marín (MAP-Marín, 1998, p. 18) “... o 80% dos containers utilizan este medio así como 200 mil tm de graneis alimentarios”. Nesas circunstancias, faise moi difícil aproveitala posición atlántica (sobre todo cara a León-Miranda-Valladolid), como pon de manifesto o 19% da cota ferroviaria no de Xixón ou o xa anotado e comentado 14% do de Bilbao.

**Gráfica 11.-** Volume de tránsito portuario e dotación ferroviaria



FONTE: Elaboración propia a partir de EUROSTAT, IGE e RENFE (km FF.CC. por millón habitantes<sup>31</sup>).

A situación galega é, de novo, dobremente paradoxal ó formar parte dun Estado da UE que se sitúa –nos dous indicadores– nunha situación intermedio-alta.

<sup>30</sup> 75 mil millóns de investimento estimado e 3 km de liña férrea á Grela.

<sup>31</sup> Ponderados por unha porcentaxe media de calidade (entre dobre vía e electrificación), cfr. Comisión Europea (1999, p. 125).

## 5. CONCLUSIÓNS

“Sendo unha lei no decorrer galego a chamada do Atlántico ...”.

R. Otero Pedrayo (1955)

A capacidade de atracción de localizacións industriais, tanto do propio país como foráneas, semella condicionar en boa medida tanto a capacidade de converxencia dunha rexión coa media da UE coma o grao de desenvolvemento desigual que mantén con outras coas que comparte unha semellante posición xeoeconómica e unha certa dotación de recursos (naturais e de capital humano). Xustamente aquela capacidade vai ter que ver coa eficiencia relativa nos transportes e nos seus custos, nas economías de aglomeración e na posta en valor das vantaxes factoriais coas que conta.

Nas rexións atlánticas da UE –nas que se inclúen pequenos países como Galicia– existen oportunidades para escapar á lóxica da polarización do desenvolvemento –ben na liña dorsal centroeuropea, ben na fachada mediterránea– que pasan por aproveitar en beneficio propio a posición transoceánica, moi singularmente entre a América latina e Europa. Para iso é imprescindible contar cunha infraestrutura portuaria moderna e axeitadamente engarzada en corredores de transporte terrestre (estrada e ferrocarril) cara ó interior do continente. Esas oportunidades pasan polos aprovisionamentos enerxéticos e de materias primas, pola distribución transoceánica de produtos (como xa sucede entre nós co granito, a lousa ou os automóviles), coa captación de localizacións de empresas multinacionais (tanto non-europeas cara á UE, como orientais cara a América), co papel de ponte transatlántica de conexión (física e humana) dos fortes intereses económicos españois (e da UE) con América latina, etc.

Acabamos de ver que, desafortunadamente, o sistema portos-transporte ferroviario, aínda que comezou o século XX en Galicia cunha relativa posta ó día –que explica a conformación das dúas áreas metropolitanas do país– non podemos dicir que remate o século adaptado ó perfil que hoxe ten nas rexións que ocupan posicións xeoeconómicas semellantes. Así, malia que non debemos pasar por alto a desigual especialización portuaria (no norte –A Coruña-Ferrol– nos graneis e no sur –Vigo-Marín-Vilagarcía– na carga xeral), o noso diagnóstico é o dun sistema raquítico no seu conxunto, minifundista nos seus elementos, escorado cara ós graneis, cunha *containerización* case residual, mal dotado de servizos e opcións intermodais e cunha conexión ferroviaria que, cando existe, é de moi deficiente calidade.

Con este diagnóstico na man é difícil non chegar á conclusión de que se as dúas áreas metropolitanas galegas e os seus sistemas portuarios cubriron en boa medida os retos da primeira metade do século XX, non están a facelo desde aquela. Quere isto dicir que desde hai varias décadas a apertura da economía galega cara a certos mercados fóra da UE, a maior cobertura e intensidade exportadora na mesma dirección, o incremento da terciarización da nosa economía, dos investimentos de

capitais en América latina ou a localización entre nós de actividades de empresas transnacionais non está a contar cun factor favorable que é determinante.

Malia isto, algunhas iniciativas institucionais recentes semellan querer comezar a desfacerlo bloqueo estratéxico que supón a situación descrita. Pois en distintos foros (Eixe Atlántico, Xunta de Castela-León e de Galicia, partidos políticos do noroeste e norte peninsular) parece que comeza a abrirse camiño unha estratexia común, europea e potenciadora da nosa peculiar posición xeoeconómica na península (e tamén cara ó exterior), non subordinada á centralidade radial de Madrid, nin tampouco hipotecada pola fachada mediterránea e polos seus –lexítimos– intereses e potencialidades.

Este novo horizonte cristaliza no cambio dunha estratexia radial (por exemplo, Vigo-Madrid) a unha sureuropea (por exemplo, A Coruña-París), pero tamén na definición das prioridades ferroviarias –nomeadamente para mercadorías– que, ademais de encaixar na nosa posición atlántica, coincidiría coas posicións doutras rexións (Asturias, Cantabria, Castela-León, A Rioxa ou o País Vasco) na vertebración transversal dun importante territorio do sur de Europa. E tamén cristalizan cando, no plano máis doméstico, se concretan<sup>32</sup> como infraestruturas prioritarias dos 18 concellos do eixe atlántico: a conexión de Galicia con Europa (*sic*) con tren de alta velocidade, a creación dunha plataforma loxística intermodal no porto de Vigo, xunto coa construción da súa saída ferroviaria sur, a construción dos portos exteriores de Ferrol e A Coruña, con acceso ferroviario moderno, ou a propia conexión –enigmáticamente aínda hoxe inexistente– do porto 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 e 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*. Bruxelas.
- 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.

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

Prada, A.

*Posición económica, localización industrial...*

- 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.
- 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.