

## ***Os portos galegos e a marxinación histórica de Galicia (y III)***

ENRIQUE LÓPEZ VEIGA \*

Neste derradeiro artigo tentarei facer unha reflexión sobre o que foi a nosa marxinación histórica no eido do desenvolvemento económico, no que a situación dos nosos portos no pasado tivo moito que ver. A historia ensina tamén a reflexionar sobre o futuro.

O transporte marítimo é unha actividade suxeita a unha mundialización progresiva, dándose a circunstancia de que a maior parte do tráfico de tódalas partes do mundo con destino ós grandes portos europeos pasa por diante das nosas costas, como lembraba Paz-Andrade no seu clásico sobre a economía galega, unha situación á que Galicia non lle sacou suficiente partido, principalmente, debido a que os portos galegos non estiveron historicamente ben comunicados coa meseta, nin co resto de Europa, nin por autoestrada, nin por ferrocarril; nin tampouco contaron cunhas infraestruturas excesivamente boas, en comparación cos grandes portos europeos, salvo quizáis para a pesca, e con matices.

A pesares desas circunstancias, o desenvolvemento industrial de Galicia se fixo nos portos e a partires das actividades marítimas. E certamente no caso de Vigo, esto estivo curiosamente ligado ós recheos da Alameda, do Berbés, do Areal (o xa existente agora, non o do proxecto) e o de Beiramar que foron básicos nese desenvolvemento.

Evidentemente, nos últimos anos esta situación experimentou unha profunda metamorfose, xa que se investiu nunha moderna rede de autoestradas de acceso a Galicia e se dotou ós portos de mellores infraestruturas. A modernización das estradas interiores e das comunicacións ferroviarias sitúa ós portos galegos nunhas condicións excelentes para explotalas súas vantaxes competitivas.

Nas circunstancias actuais, obxectivamente máis favorables, aumentará con toda certeza a tendencia a localizalas grandes industrias na costa ou en zonas moi ben comunicadas coa costa (nos chamados portos secos), e o desenvolvemento costeiro exercerá un notable efecto de arrastre económico para as zonas do interior de Galicia, de máis difícil industrialización.

Os portos galegos deben estar preparados e dispostos para seguir medrando, se non queremos dilapidar un dos principais motores do crecemento económico de que dispoñemos. Creo que é importante non crear hostilidades absurdas cara ós portos: os portos non son enemigos do medioambiente e moito menos das cidades, se facemos as cousas razoablemente ben.

Miremos ó noso entorno e analicemos, por exemplo, o caso dun dos países con mellor política medioambiental, mellores deseños urbanos e mellor calidade de vida da Unión: os Países Baixos. Os neerlandeses non é que teñan portos: teñen superportos, e por Rotterdam entra no país a través dun intenso tráfico de mercancías, unha riqueza que resulta fundamental no mantemento dese altísimo nivel de vida, que permitiu a este país pasar de ser receptor a ser contribuínte neto ós fondos comunitarios. Ninguén en Holanda critica as obras marítimas, e ninguén se lamenta en Rotterdam de que a zona portuaria estea pechada.

Lease un pouco a historia duns e doutros, analicemos os fracasos e éxitos económicos duns e doutros. En cuestións de infraestruturas marítimas os galegos temos aínda moito que aprender de holandeses e británicos: fagámolo porque é crucial para a economía de Galicia e das cidades galegas. Será vital para Vigo, por eso, considero de extraordinaria responsabilidade que evitemos crear hostilidades absurdas hacia os

portos, aínda que sexa certo que temos que procurar que os portos estean máis abertos ós cidadáns para que os aprecien mellor.

Galicia debe seguir impulsando as infraestructuras portuarias de todo xénero, considerándoas como inversións estratéxicas para a expansión industrial. Os portos, afortunadamente, poden constituir unha actividade industrial limpa, se se adoptan as medidas pertinentes. Os portos galegos teñen que prepararse para crecer, salvo que ós galegos nos dea un ataque de locura e nos propoñamos convertilos en espacios improductivos. Asignar mal os recursos portuarios é certamente unha opción política posible, pero despois non nos poderemos queixar de que a economía galega non medra e non progresa. Teríamos, nese caso, decidido despreziciar un dos mellores motores de crecemento económico dos que dispón Galicia.

Se a sociedade galega adopta unha opción de desenvolvemento equivocada que pase por darlle a espalda ó mar, precisamente no momento en que as posibilidades de Galicia para o progreso son as mellores da súa historia, poderían derivarse consecuencias moi perxudiciais para a economía, durante moitos anos.

Se Galicia non da o salto definitivo hacia unha política marítima firme e clara, con tódalas renuncias e inconvenientes que eso poida comportar, creo que teremos que lamentalo profundamente nos anos vindeiros e entón os galegos non teremos a ninguén a quén culpar dunha posible nova neomarxinación de Galicia: nós mesmos seremos os únicos responsables. Nese indesexable suposto, como colectividade, como pobo, teríamos que paga-lo prezo de ter pechado as portas do desenvolvemento, alí onde nos era máis natural.

O proxecto de ampliación do Porto vigués no Areal é necesario, independentemente de que se desenvolva o porto seco de Salvaterra, que non se concibe sen dita ampliación. Podemos discutir unha reordenación do espazo na zona portuaria, aumentando a zona de lecer considerablemente, e incluso pensar en reubicacións de industria noutras áreas, pero aínda así esa ampliación é necesaria senon, o Porto vigués non se estancará, senon que decaerá e con él a súa industria e os seus servicios.

Pido ós que se opoñen que concedan que eles temán poden estar equivocados; pídolles que se lembren da estéril e dañina campaña da "autopista non", da que participaron os grupos que se opoñen ó proxecto, e do gran daño que causou a Galicia. Pensen que como entón se foron os cartos para outras autopistas, tamén agora os cartos destinados á ampliación do Porto vigués poderían correr esa sorte. Eu non desexo formar parte do grupo que poidese provoca-lo atraso do Porto de Vigo. Se outros desexan facelo, deles será a responsabilidade.

\*Conselleiro de Pesca e Asuntos Marítimos