

LOS COSTES DE LA INSULARIDAD EN EL DESARROLLO ECONÓMICO. UN CONTRASTE EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL (1987-2002) ¹

Carles Manera y Jaume Garau ²

1. En torno a definiciones simples: ¿qué es una isla?

La Comisión Europea, en su panel sobre Cohesión Económica y Social, reconoce la existencia de regiones que tienen handicaps estructurales permanentes, y que pueden ser causa decisiva de retrasos en su desarrollo económico. De hecho, se apuntan tres tipos de territorios con dificultades: los montañosos, los débilmente poblados y los insulares. Éstos, a su vez, patentizan problemas añadidos: pueden tener partes de su geografía que sean montañosas y, al mismo tiempo, encontrarse alejadas de polos de crecimiento de la Unión Europea. Ahora bien, la pregunta que cabe formularse, a la vista de la documentación oficial comunitaria³, es tan simple como evidente: ¿a qué consideramos una isla? El ejercicio que proponemos no es trivial. Veamos. Malta ya no es una isla. Ceuta y Melilla, a partir de ahora, sí lo son. Las islas Baleares no tienen ningún reconocimiento real de su insularidad, mientras que las islas Canarias lo han conseguido. Son muestras contradictorias –algunas se antojan grotescas–, situaciones diferenciadas para realidades comunes marcadas por el determinismo geográfico.

La pregunta se impone: ¿qué está pasando en las islas europeas? El lector se sorprenderá de estas primeras afirmaciones, pero desde la perspectiva económica y en el contexto de la Unión Europea, nos encontramos con estos y otros interrogantes cruciales. Hace un tiempo, aprendíamos que una isla era una porción de tierra, más pequeña que un continente, rodeada de agua por todas partes. Ahora ya no. Para la Comisión Europea, una isla ya no se ajusta a esa definición. Para ser isla desde el punto de vista estadístico –es decir, para ser considerada como tal–, deben cumplirse unos criterios específicos: tener una superficie de, al menos, un kilómetro cuadrado; estar a más de un kilómetro de distancia del territorio continental; disponer de una población permanente de, como mínimo, cincuenta personas; no disfrutar de conexión estable con el continente (es decir, sin túneles ni puentes); y, finalmente, en el territorio insular no puede haber la capitalidad del Estado. Por eso decíamos, provocativamente, que Malta no es, en estos momentos, una isla a efectos de la burocracia de Bruselas; y que Ceuta y Melilla sí lo son.

1 Este trabajo forma parte del proyecto de investigación *Historia económica del turismo de masas en España, 1940-2000: las Islas Baleares y los contrastes mediterráneos*, referencia SEJ2004-06649/ECON, del Ministerio de Educación y Ciencia (Investigador Principal: Carles Manera).

2 Departamento de Economía Aplicada. Universidad de las Islas Baleares.

3 PLANISTAT EUROPE-BRADLEY DUNBAR ASS., *Rapport Final. 2000. CE. 16. 0. AT. 118. Analyse des régions insulaires et des régions ultrapériphériques de l'Union européenne*, Unión Europea, marzo de 2003.

Las consecuencias de esta original acepción de lo que es una isla conduce a las situaciones paradójicas antes enunciadas; añádase que los archipiélagos de Canarias, Azores, Madeira y La Reunión no son territorios insulares, ya que se consideran “regiones ultraperiféricas”, lo cual implica tener un tratamiento especial. En este contexto, vale la pena siquiera apuntar unos breves retazos sobre cuáles son y cómo son las islas de la Unión Europea. Los datos son reveladores: más de diez millones de europeos –un 3% del total de la población– viven en 286 islas, con una superficie de más de cien mil kilómetros cuadrados –un 3,2% del área total de la Unión Europea–. En general, estas casi trescientas islas, agrupadas en treinta regiones, presentan un grado de desarrollo económico inferior al del continente europeo, habida cuenta que generan el 2,2% del PIB de la Unión, mientras que el PIB per cápita es el 72% de la media comunitaria. A su vez, el 95% de los habitantes de las islas europeas viven en el Mediterráneo, de forma que Sicilia, Córcega, Baleares, Cerdeña y Creta aglutinan el grueso del contingente demográfico.

En el trabajo que se expone, consideraremos tan sólo el conjunto insular que integra las islas del Mediterráneo Occidental que, agrupadas en un consorcio denominado IMEDOC (Sicilia, Córcega, Baleares y Cerdeña), componen la parte sustancial de la población y de la economía de las islas mediterráneas europeas. Al mismo tiempo, no se ha renunciado a realizar comparaciones con la única de las islas mediterráneas, Malta, que es Estado, dada esta característica importante y su similar renta de situación en relación a las ya citadas. Hechas estas advertencias preliminares, las páginas que siguen abordan el discutido tema de los costes de insularidad. A su vez, se realizará un análisis de diferentes macromagnitudes de los territorios considerados, para observar similitudes y diferencias entre las economías insulares. Finalmente, se aportan unas reflexiones que deben adoptarse a modo de conclusión.

2. Los costes de la insularidad: un planteamiento general

Los economistas entienden que el coste de insularidad es el añadido que implica vivir en una isla. La cuestión ha suscitado encendidos debates, que han recurrido a la historia para reafirmar la penuria secular que supuso –y supone– para las empresas estar ubicadas en un territorio insular. Así, se ha subrayado que, históricamente y por su condición, las islas siempre estuvieron aisladas del mundo exterior, de manera que aparecen como sociedades autárquicas, sin dinamismo social y económico y con pocos contactos comerciales. El más acendrado determinismo geográfico domina esa visión inmovilista y atávica, que observa las economías isleñas como fosilizadas, reacias a los cambios, integradas por desconfiados habitantes que apenas se relacionan con los forasteros. La literatura romántica alimentó tal percepción. Los viajeros ochocentistas profundizaron en esa línea rousseauiana, en la búsqueda de paisajes, culturas y comportamientos primitivos, alejados del trepidar de las máquinas de la revolución industrial y de los trasiegos propios de las plazas financieras. La realidad, pero, es que las islas tuvieron y tienen perfiles distintos, determinados por su evolución histórica. Y en buena parte



de ellas, lo que ahora se considera como un coste de insularidad significaba, en rigor, un beneficio del hecho insular. Porque en ausencia de medios de transporte modernos, la navegación constituía el principal elemento de conexión exterior: rápido y económico, el barco relacionaba las islas con los mercados continentales, en función de los requerimientos de las demandas de los principales enclaves urbanos europeos y transoceánicos y de la capacidad de las ofertas generadas en las estructuras productivas insulares. Esta era la condición fundamental que diferenciaba los procesos de crecimiento en las islas, sobre una premisa de partida: las regiones isleñas estuvieron imbricadas en el mundo exterior, y el grado de apertura de sus economías dependió, siempre, de su adecuación a las exigencias de los mercados internacionales (MANERA, 2001).

Pero, en la actualidad, ¿existe un coste de insularidad? Dicho de otro modo ¿es más caro consumir y producir en una isla que hacerlo en el continente europeo? Para responder afirmativamente a estas preguntas debe anotarse una idea muy simple pero central: si consideramos que el entorno natural afecta la actividad humana, entonces sí que se puede hablar de coste de insularidad, en dos sentidos precisos. Uno: cuanto más pequeño es el territorio, el coste de insularidad se refleja más en la actividad humana; y dos: cuanto más alejado se encuentre de los flujos económicos mundiales, dicho coste se incrementa. En el primer caso, un espacio más grande, aunque no esté próximo a los principales circuitos económicos, puede basar su crecimiento en el desarrollo del mercado interior y en la disponibilidad de materias primas. En el segundo ejemplo, territorios pequeños sin recursos naturales pero localizados en áreas económicas dinámicas, pueden sustentar su expansión a partir de una positiva renta de situación. Ambas características son muy elementales y no hacen más que rubricar algunos preceptos clave en las teorías del crecimiento: la importancia de las densidades de los mercados –en el primer supuesto, para estimular la demanda interior–, y las modalidades de desarrollo endógeno –en el segundo, con fuerte protagonismo del sector exterior– a partir de un crecimiento de las exportaciones de bienes y servicios, con la explotación de la posición geográfica, la existencia de redes comerciales y, como fase previa, con la capacitación de la oferta productiva para satisfacer las demandas extra-regionales (KALDOR, 1967; ROMER, 1986; EASTERLY, 2003; THIRLWALL, 2003).

En las islas estudiadas, se han detectado costes de insularidad englobados en cinco aspectos: la gran especialización de la estructura económica, los elevados costes de transporte, los bajos niveles de formación profesional, unos recursos naturales y energéticos limitados y unos servicios públicos escasos. Veámoslo con mayor detalle.

3. La realidad del crecimiento económico: una estricta especialización

3.1. Una expansión demográfica diferenciada

Las islas del Mediterráneo Occidental se caracterizan, desde la perspectiva poblacional, por un desarrollo más continuado y firme que sus estados de referencia y que el conjunto de la Unión Europea. Los contrastes son evidentes, y pueden consultarse en la Tabla 1. Las cifras ponen de relieve:

- La fortaleza del desarrollo demográfico de Baleares y Malta, que en veinte años han incrementado su población en más de un 20%. Los guarismos del archipiélago balear se hallan muy por encima de los de la media española, con un punto de inflexión detectable a comienzos de la década de 1990. La causa central es que un sector líder y en expansión, el turístico, arrastra otras potentes actividades relacionadas, como las derivadas de la construcción. Así, el avance de la obra pública, cofinanciada con fondos europeos y en un contexto de crisis severa del sector constructor –con tasas negativas de crecimiento, que imbuyeron al conjunto del VAB en 1991-1993–, explica un fenómeno de desarrollo desaforado de dicha actividad que provoca, a su vez, un importante “efecto llamada” de población externa, generalmente extracomunitaria, aunque la presencia residencial de alemanes es creciente sobre todo en la isla de Mallorca ⁴. En paralelo, el desarrollo demográfico español es mucho más moderado. Malta, por su parte, conoce igualmente un despegue significativo: su crecimiento es comparable al balear, y radica tanto en la importancia económica del sector público en la economía insular –cuerpo funcionarial, astilleros–, como en el avance del desarrollo turístico. Baleares y Malta lideran, además, las cifras de densidad demográfica, si bien la segunda isla rubrica una congestión mucho más acusada: 1.182 habitantes por kilómetro cuadrado, frente a una media comunitaria de 117, de 162 para Baleares (mientras en España es de 80) o de 197 de Sicilia (similar a la media italiana, cifrada en 192), proporcionan una idea concisa de un proceso de crecimiento económico que deja poco lugar físico desocupado. Malta, con 316 kilómetros cuadrados de superficie, tiene una dimensión muy inferior a la isla de Menorca y casi multiplica por diez su población residente. Estamos, pues, ante un claro estado de insostenibilidad manifestada –huelgan otros indicadores– en la presión demográfica.
- Los desarrollos sardo y siciliano corroboran una expansión mayor que la conocida para Italia, pero con tasas menores que Baleares y Malta. El ejemplo corso manifiesta un avance más potente, que se explica por el afianzamiento de los servicios en la estructura económica y por la presencia de población extranjera residente: sobre este último punto, y según EUROSTAT, Córcega, con un 9,9%, y Baleares, con un 8,4%, encabezan esa proporción.

4 DIRECCIÓN GENERAL DE ECONOMÍA, *Població estrangera resident a les Illes Balears, 1962-1998*, Govern de les Illes Balears, 2000.

Tabla 1. El desarrollo demográfico de IMEDOC: datos comparativos

CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN. 1980=100									
Años	Baleares	ESPAÑA	Córcega	FRANCIA	Sicilia	Cerdeña	ITALIA	Malta	UE
1980	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1981	101,3	100,8	100,9	100,5	100,3	100,5	100,2	100,8	100,0
1982	101,8	101,4	99,1	100,8	101,0	101,0	100,4	101,9	100,2
1983	102,4	102,0	102,9	101,6	102,0	101,7	100,7	102,9	100,5
1984	103,0	102,5	103,9	102,0	103,0	102,5	101,2	103,9	100,7
1985	102,8	102,8	104,7	102,4	103,8	103,1	101,3	106,1	100,9
1986	104,2	103,1	103,8	102,9	104,4	103,6	101,5	107,0	101,1
1987	104,5	103,4	104,2	103,3	105,0	104,0	101,7	107,7	101,3
1988	104,7	103,8	104,4	103,8	105,5	104,4	101,8	108,9	101,6
1989	105,0	103,9	105,2	104,8	105,9	104,6	102,0	110,0	102,2
1990	105,2	104,0	105,9	105,3	101,7	103,3	100,5	108,7	107,2
1991	109,7	103,9	106,3	105,8	101,8	103,9	100,6	109,8	107,7
1992	110,4	104,2	106,8	106,3	102,0	104,1	100,8	110,9	108,3
1993	110,8	104,4	107,9	106,7	102,6	104,5	101,2	112,0	108,7
1994	111,2	104,6	108,9	107,1	103,5	104,7	101,4	113,0	109,1
1995	112,0	104,8	109,3	107,4	104,2	104,8	101,6	113,7	108,8
1996	113,0	104,9	109,5	107,7	104,4	104,9	101,7	114,4	109,1
1997	114,1	105,1	109,6	108,1	104,5	104,9	101,9	115,2	109,4
1998	116,0	105,4	109,8	108,4	104,5	104,7	102,6	115,9	109,7
1999	118,6	105,8	110,1	108,8	104,3	104,4	102,2	117,8	110,0
2000	121,7	106,6	110,3	109,4	104,1	104,2	102,4	119,7	110,1
2001	124,9	107,5	111,5	109,9	103,9	103,9	102,7	120,7	110,6

EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA									
Años	Baleares	Córcega	Sicilia	Cerdeña	Malta	TOTALES	U.E.	Islas	U.E.
1980	648.800	236.700	4.483.000	1.584.000	325.721	7.278.221	341.700.000		
1985	668.000	247.900	5.067.900	1.633.400	345.705	7.962.905	344.601.900	9,41	0,85
1990	682.400	250.700	4.967.800	1.636.400	354.200	7.891.500	366.314.000	-0,90	6,30
1995	726.500	258.800	5.088.700	1.660.100	370.300	8.104.400	371.844.800	2,70	1,51
2001	810.000	264.000	5.071.200	1.646.000	393.000	8.184.200	377.882.100	0,98	1,62
								12,45	10,59

Fuente: Elaboración personal a partir de EUROSTAT, General Statistics. Para Malta y en referencia al periodo 1980-1990, National Statistics Office of Malta.

3.2. Hacia economías de servicios

La evolución del PIB de IMEDOC (véase Tabla 2) subraya la existencia de dos sendas de crecimiento diferenciadas: por una parte, las economías insulares que ostentan cifras superiores a la media comunitaria (Baleares y Malta); y, por otra, las que rubrican una evolución que está por debajo del desarrollo de la Unión Europea. Esto concuerda con el perfil demográfico ya descrito. Así, mientras la Europa de los quince ha multiplicado por dos su PIB entre 1987 y 2001, Baleares lo ha hecho por 2,8 y Malta por 3,4; mientras que Córcega y Cerdeña se han expandido con un multiplicador del 1,9 y Sicilia ha observado un ritmo más lento, evaluado en el 1,7. El crecimiento siciliano es el más débil de los insulares, y es inferior al alcanzado por Italia (BUTERA-CIACCIO, 2002). Cerdeña, por su parte, se equipara a su Estado referencial; y Córcega siempre estuvo por debajo de Francia entre 1987 y 1998, si bien se ha alejado en positivo del continente galo entre 1999-2001. La excepción es Baleares: siguiendo una tendencia clara en su historia económica, el crecimiento del archipiélago ha superado, por lo general, al de España, de forma que ha remarcado un proceso que arranca en la década de los años 1920 y que coloca estas islas siempre entre las cinco primeras comunidades españolas en relación a su renta per cápita entre 1920 y 2003 (ALCAIDE, 2003).

Las islas europeas presentan una estructura económica muy especializada, bien en el sector primario (agricultura y pesca), o en el terciario (turismo). Este último “monocultivo” ha hecho ver “enfermedades” económicas (la “enfermedad holandesa”, en concreto) derivadas de un grado elevado de madurez por la explotación límite de los recursos naturales (CAPÓ, 2003). El sector secundario no es el dominante, con las únicas excepciones de Menorca y Malta, en las que las actividades industriales tienen, todavía, una presencia relevante en el conjunto de la estructura productiva (LÓPEZ CASASNOVAS-ROSSELLÓ, 2002). Ahora bien, la composición del VAB⁵ determina un paulatino proceso de terciarización económica en el último cuarto del siglo XX, tal y como se aprecia en la Tabla 3. Unas características genéricas se deducen de su lectura:

- La pérdida de los activos en la agricultura en Baleares (de 2,7% en 1989 a 1,5% en 2001), Sicilia (5,4% en 1995 y 4,2% en 2001), Malta (2,8% en 1995 a 2,5% en 2001), el mantenimiento de Córcega (2,7% en 1989 y 2,5% en 2001) y la ligera recuperación de Cerdeña (4,7% en 1989 y 5,2% en 2001). Puede afirmarse que el sector extractivo, histórico y vertebrador de estas bases económicas regionales, ha perdido fuerza gradual, si bien mantiene una cuota residual que, a nivel de ayudas comunitarias y de articulación social interior, sigue siendo relevante.

5 Sobre las dificultades para los cálculos del VAB insular, véase *Dossier Eurisles: El cálculo del PIB insular*. También <http://www.eurisles.com>.



Tabla 2. La evolución del Producto Interior Bruto de IMEDOC: datos comparativos

Años	Baleares	ESPAÑA	Córcega	FRANCIA	Sicilia	Cerdeña	ITALIA	Malta	U.E.
1987	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1988	114	115	105	106	104	107	108	109	110
1989	133	136	110	114	113	118	120	109	118
1990	152	153	118	122	126	130	131	134	124
1991	169	168	122	126	140	148	142	135	133
1992	179	175	128	133	142	150	143	146	138
1993	168	161	134	139	128	135	128	159	139
1994	168	160	141	146	128	137	130	175	146
1995	178	176	152	154	117	129	128	197	151
1996	193	189	153	159	136	149	148	208	159
1997	205	195	159	161	145	161	157	233	167
1998	219	207	168	168	150	166	163	248	175
1999	242	222	181	176	154	173	169	290	185
2000	263	240	188	184	163	180	177	330	197
2001	283	257	197	192	171	191	185	340	203

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT.

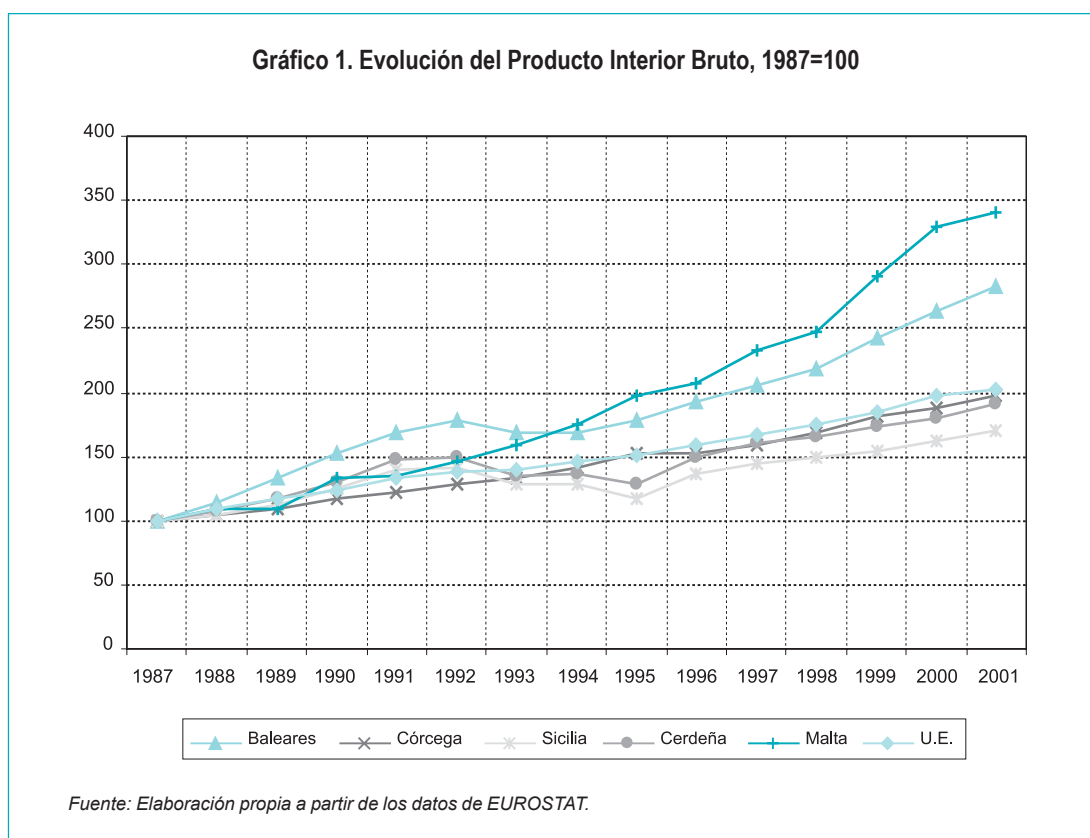


Tabla 3. Estructura del VAB y del mercado laboral de diferentes territorios europeos

	1989			1995			2001		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
UE- 15							2,1	28,2	69,6
España				4,41	29,6	65,99	3,2	28,5	68,2
Baleares	2,7	10,6	86,7	1,88	16,88	81,24	1,5	16,2	82,3
Francia				3,24	26,29	70,47	2,7	24,8	72,5
Córcega	2,7	17,4	80	3,04	15,44	81,52	2,5	14,1	83,4
Italia				3,24	30,06	66,71	2,7	27,8	69,5
Sicilia			73,14	5,45	18,99	75,56	4,2	16,9	78,8
Cerdeña	4,73	24,89	47,05	4,61	23,26	72,03	5,2	8,7	86,1
Malta				2,81	28,82	68,32	2,5	28,6	68,8

	Ocupación por sectores, 2001						Tasa de paro, 2002		
	(A)	I	II	III	(B)	(C)	Total	Fem.	Juv.
UE- 15	100,00	4	28,2	67,7	64,3	55,1	7,8	8,8	15,2
España	84,20	5,9	31,2	62,9	57,5	42,7	11,4	16,4	22,2
Baleares	105,40	2	24,3	73,3	66,5	42,7	7,3	9,3	14,9
Francia	104,80	4,1	25,4	70,5	62,7	55,7	8,7	9,8	18,9
Córcega	79,90	7,5	12,2	80,2	42,3	36,1	13,3	18,3	44,2
Italia	100,10	5	31,8	63,2	54,5	40,9	9,0	12,2	27,2
Sicilia	65,30	9,3	20,4	70,3	41,8	24,1	20,1	28,4	51,2
Cerdeña	76,00	8,7	23,5	67,8	45,2	29,3	18,5	26,4	48,3
Malta	69,50	2,3	31,2	66,5	54,2	32	5,2	6,1	11,0

(A) PIB pc, 2001. U.E. 15=100.

(B) Tasa de ocupación total. Datos de 2002.

(C) Tasa de ocupación femenina. Datos de 2002.

Fuente: Elaboración propia a partir de EUROSTAT (para 1995 y 2001) y EURISLES (para 1989).

- Una desindustrialización desigual, que se aprecia en la regularidad balear, la estabilidad maltesa, la caída corsa y el desplome sardo, explicables sobre todo por el avance vigoroso del sector servicios. Las medias de los estados referenciales se encuentran por encima de las cifras isleñas en el capítulo industrial, hecho que infiere ese proceso de orientación económica hacia el sector terciario de la economía. El caso de Baleares, con los ejemplos de Menorca y de la comarca del Raiguer, en Mallorca, adopta un perfil que recuerda de forma poderosa las características reconocidas en los distritos industriales, con el calzado como actividad motriz (MANERA, 2003). Los ejemplos de Sicilia (CANCILA, 1995) y Cerdeña (RUJU, 1998) explicitan escenarios más tradicionales, con pesos relevantes de la industria derivada de la minería y de algunos sectores de bienes de consumo –textiles, agroalimentación y piel–, pero con la ausencia de fábricas emblemáticas que lideren procesos más amplios. En cierta medida, persiste el dualismo económico que fisura la realidad industrial italiana durante buena parte del Novecientos (CARRERAS, 1999).



- El desarrollo decisivo de los servicios, apreciable en todas las realidades insulares, con la notable relevancia de los casos de Baleares y de Cerdeña. El crecimiento de las actividades terciarias se justifica, de forma esencial, por la robustez que va adquiriendo, sobre todo en las economías menos avanzadas –Sicilia, Cerdeña, Córcega– la economía turística, ya crucial en otros ámbitos observados, como es el caso de Baleares, donde el turismo de masas alcanza importantes cotas de consolidación desde la segunda mitad de los años 1960 y se traduce en un ejemplo pionero, en un *first comers* de la economía turística.

En efecto, el crecimiento económico de Baleares desde 1955 hasta fines de siglo es constante, como testifican las cifras macroeconómicas recogidas en la Tabla 4. Entre 1955 y 1996, la tasa del VAB se ha incrementado el 5,09, más de un punto sobre la media española, cifrada en el 3,97. Este es el mayor índice regional de todas las comunidades españolas en cuarenta años, y guarda una relación directa con la coyuntura de la economía internacional, cuyos avatares sacudirán la estructura económica insular en dos momentos particularmente duros: la crisis energética de los setenta y el bienio 1991-1993. Pero esto ha afectado de forma parcial el trasiego de visitantes al archipiélago, que se ha mantenido en una clara proyección creciente. En tal aspecto, las cifras son espectaculares: de unos 98.000 turistas llegados a Baleares en 1950, se accede al turista un millón en 1965, dos millones en 1969, tres millones en 1971, cinco millones en 1982 y diez millones en 1998. Los períodos críticos se superan, pues, con cierta presteza. El impacto que este volumen de visitantes provoca sobre la estructura socio-económica insular es radicalmente transformador. Estamos ante el verdadero giro copernicano de la economía de Baleares desde el siglo XVI, que se traduce en un aprendizaje empresarial en el sector turístico que, además, produce *know how* exportable a otras zonas similares menos maduras. El colofón es imponente: los ingresos que representa la actividad turística en Baleares han pasado de casi 439.000 millones de pesetas en 1990 a poco más de un billón en 1998, con una tasa de crecimiento del 14,73% en relación a 1997. Junto a esto, debe subrayarse la actividad del sector de la construcción, que ha supuesto la consecución de tres *booms* turísticos (RULLÁN, 2001): el primero, en el curso de los años sesenta, protagonizado por la edificación de hoteles; el segundo, a partir de la segunda mitad de los setenta, con la relevancia de nuevas ofertas de alojamiento surgidas de los apartamentos; y el tercero, el actual, con la irrupción de plazas no reguladas, nacidas de la explosión inmobiliaria residencial, que ha significado a su vez la existencia de una oferta ilegal.

Tabla 4. Tasas de crecimiento del VAB de Baleares y España (en %)

Años	Baleares	España
1955-1964	7,49	5,10
1964-1975	5,18	5,58
1975-1985	4,56	2,14
1985-1991	4,14	4,44
1991-1993	-0,19	-0,19
1993-1996	4,98	2,84

Fuente: E. REIG - A. PICAZO (1998).

Los datos relativos al mercado de trabajo corroboran lo ya afirmado: las economías insulares tienden a especializarse en el sector primario y terciario, y poco en el secundario, tal y como también se aprecia en la Tabla 3. Tres reflexiones se imponen:

- Dichas regiones no desarrollan un sector industrial en razón a su escasa productividad, relacionada con la falta de materias primas y, sobre todo, a los elevados costes de producción, toda vez que los problemas logísticos los agudizan.
- La alta especialización en un sector hace que estas economías sean más frágiles que las continentales, máxime cuando su grado de internacionalización es elevado. Los ejemplos más elocuentes se refieren sobre todo a las economías orientadas al sector turístico: en estos casos, los ciclos económicos vienen fijados por los avatares que sacuden los principales mercados emisores de turistas, de manera que es factible que la evolución económica de los Estados de referencia para las islas sea diferente de la conocida por éstas, en función de las coyunturas internacionales (ALEGRE-POU, 2003).
- El mercado laboral evidencia disparidades notables entre las economías insulares. Esto se aprecia con claridad en indicadores precisos: la tasa de paro de Sicilia y Cerdeña (en torno al 20%) es propia de economías en crisis o con signos evidentes de bajas ocupaciones. En efecto, estas variables concretas conocen magnitudes que no llegan al 50%, hecho que equipara Sicilia y Cerdeña con Córcega, si bien existe una salvedad a favor de esta última: el mayor grado de integración femenina en el mercado laboral, muy reducido en los casos sardo y siciliano. Otro dato agrava el problema laboral: la altísima tasa de paro juvenil en Córcega, Sicilia y Cerdeña, que roza el 50%.

En definitiva, los datos expuestos parecen confirmar una dualidad clara en el conjunto de las economías insulares analizadas, de manera que pueden identificarse sendos grupos definidos. Por un lado, las regiones más desarrolladas, Baleares y Malta, con procesos internos también diferenciados y que se centran, sobre todo, en un elevado nivel de urbanización en el ejemplo maltés, si bien el caso balear está adoptando un perfil tendente en esa dirección, a tenor de la importancia de las actividades de construcción en su estructura económica: en 2001, el 8,8% del VAB insular, cifra superior a la obtenida para Córcega (6,3%), Sicilia (5,5%), Cerdeña (6,9%) y Malta (4,3%). Por otro, las islas atrasadas, Córcega, Sicilia y Cerdeña, con pesos algo superiores en el sector extractivo, unos reducidos activos industriales y un avance cada vez más prominente de los servicios. La importancia del turismo de masas es, con seguridad, el elemento económico común a todas ellas –ricas y atrasadas–, si bien cabe advertir que existe un grado de desarrollo mucho más maduro en el ejemplo balear. En tal sentido, la manifestación más clara radica en la exportación de capitales hacia otras zonas con posibilidades de desarrollo turístico –Caribe, grandes enclaves urbanos, países emergentes como las potencias asiáticas, encabezadas por China–, y el ascenso del capital hotelero balear a los primeros lugares del *ranking* empresarial mundial (MANERA-MOREY, 2004).



3.3. Los elevados costes de transporte

El coste para acceder al mercado es mucho más alto en el caso de las economías insulares: sólo el transporte de mercancías es entre dos y cuatro veces más caro que lo que cuesta en el continente⁶. Así, el traslado de materias primas, los costes superiores del almacenamiento de los *stocks*, de la degradación de los productos perecederos y de los retrasos a causa de la no ejecución de viajes marítimos debido a las condiciones meteorológicas, constituyen factores cruciales que inciden directamente sobre la competitividad de las producciones insulares. Dos ejemplos diferentes a nuestro objeto de estudio corroboran esas apreciaciones. Por un lado, la mayor parte del coste suplementario del transporte y la sobrecarga propia de las economías locales, en las islas del Mar Egeo, proviene del trasiego de mercancías en camión por vía marítima. Además, se comprueba que un sistema de subvención directa al coste de la navegación por mar –un elemento de intervención pública que suele ser aplaudido en estos casos– es más favorable a las islas del Mar Egeo del sur que a las islas del Mar Egeo del norte. La razón principal del retraso económico de las economías insulares septentrionales no es la discontinuidad territorial, sino la falta de transformación de su economía hacia el sector terciario y el sostenimiento de actividades poco rentables, sobre todo en la agricultura y la pesca. Es decir, cabe buscar en la estructura económica las claves de esas dificultades. Así, cualquiera que sea la tasa de subvención del coste del transporte, los resultados serán mínimos puesto que estas economías tienen una baja productividad, que obedece a razones que en absoluto son imputables al determinismo geográfico y que se relacionan de manera más directa con la escasa dinámica de procesos formativos, de inversiones en bienes de equipo y de la utilización de técnicas tradicionales⁷. Por otra parte, yendo ahora hacia el Atlántico, dado el alto coste de insularidad de las industrias en las islas Canarias, el Consejo Económico y Social de esa comunidad subrayó la necesidad de impulsar la consecución de la llamada “autopista entre islas”. Se afirmaba que, desde una mayor fluidez y garantía de los transportes, es necesario darle mayor cohesión al mercado regional, con la eliminación de burocracia y la simplificación al máximo de los trámites para el tráfico marítimo interinsular. De hecho, en muchas ocasiones se ha pedido que los trayectos en barco sean considerados como una extensión de la red de carreteras nacional y sean, pues, gratuitos, o al menos, fuertemente subvencionados por la administración pública⁸.

Es decir, los beneficios insulares que se evocaban anteriormente, adscritos a la etapa previa a la revolución que supone el tráfico aéreo, se han trastocado en costes efectivos: la navegación marítima supone ahora una mayor inversión de tiempo que los trayectos ferroviarios o por carretera. En procesos productivos concretos, como los agroalimentarios y los industriales, la duplicidad de costes es un hecho, en ausencia de *inputs* perentorios: éstos se

6 PLANISTAT EUROPE-BRADLEY DUNBAR ASS., *Rapport Final. 2000. CE. 16. 0. AT. 118. Analyse des régions insulaires et des régions ultrapériphériques de l'Union européenne*, Unión Europea, marzo de 2003.

7 <http://www.eurisles.org/Textes/Transports>.

8 <http://www.cescanarias.org/publicaciones/dictamenes>. Dictamen 1/1995.

adquieren en el exterior –y se trasladan a las islas generalmente por vía marítima–, de forma que se genera un primer nivel de coste; y, posteriormente, las exportaciones imputan un segundo renglón que, en total, supone un incremento de los costes de producción y la penalización de la competitividad de los géneros insulares.

Así pues, la noción de coste de insularidad es sólo aplicable a periodos contemporáneos, con ofertas amplias y regulares de transporte pero que, en el caso de las islas y teniendo en cuenta el factor tiempo, determinante para reducir a su vez costes de transacción, se hacen más patentes al depender notablemente de la navegación aérea (ESCARTÍN-MANERA-PETRUS, 1996). En efecto, la proximidad o la facilidad de acceso condiciona la obertura exterior y la movilidad de personas y de mercancías. Las infraestructuras de transporte son, por consiguiente, determinantes para las economías locales, toda vez que una red eficaz puede atenuar los problemas de carencias de equipamientos, observables en las islas. El hecho insular supone, de entrada, la reducción de los modos de transporte y, por consiguiente, su saturación en momentos concretos. En ese sentido, el tema se bifurca en dos cuestiones claras, de enorme transcendencia: la del tiempo y la del precio. En ambos casos, ya se ha especificado su importancia desde una esfera macroeconómica; pero en el ámbito más microeconómico, dichos costes, de dilación y monetarios, se agudizan cuando se trata de comunicaciones más o menos fluidas entre empresas y particulares con el exterior. Un simple traslado por motivos de gestión desde cualquier ciudad insular hasta su referencia continental más directa, infiere gastos que resultan excesivos en otras realidades geográficas; si a eso añadimos la escasa interconexión entre las islas, y la enorme inversión de tiempo necesaria para articularla, la magnitud alcanza niveles de impresión. Por ejemplo, un viaje desde Palma hasta la ciudad de Cagliari, en Cerdeña, que supone una distancia equivalente a la existente entre la capital balear y Madrid, significa cerca de diez horas. Cifras similares pueden obtenerse en circuitos parecidos, y con otras plazas insulares como referencias⁹.

Por tanto, estamos ante costes que limitan de forma decisiva las posibilidades de contactos y que reducen a una clara periferización las actividades económicas de estas regiones, al margen de las turísticas. Esta es, sin duda, una causa central de la pérdida del tejido industrial en islas con una trayectoria histórica nada ajena al mundo de la manufactura –como, por ejemplo, se conoce en Mallorca y Menorca– y la caída en picado de las actividades agrícolas, en las que todas las islas consideradas tenían, hasta los años 1950, claras ventajas comparativas en ciertos productos, como aceite, almendras, cereales, quesos e industrias agroalimentarias (AYMARD, 1987; ORTU, 1998; DI FELICE, 1998; RUJU, 1998; MANERA, 2001; DONEDDU, 2003; GANGEMI, 2003).

9 Casos prácticos en EURISLES, "The all-pervasive obstacle of transport", en *Permanent and pervasive realities of the coast of Europe; Dossier Eurisles*, setiembre de 1999.



4. Las infraestructuras silenciosas

El crecimiento económico y el bienestar social suelen medirse con indicadores convencionales para la economía aplicada. Así, las inversiones en infraestructuras –carreteras, autopistas, puertos, aeropuertos– se exponen reiteradamente como signos inequívocos de la dimensión crematística del desarrollo de una economía. Pero no es menos cierto que existen otros parámetros de medición que también resultan determinantes para evaluar el alcance social de un proceso económico. Los casos más ilustrativos se refieren a los ámbitos sanitario, educativo, formativo y ambiental. Tras muchos de esos aspectos se esconde un factor crucial para la positiva evolución de una sociedad: la formación de capital humano capaz de liderar cambios y vertebrar nuevas experiencias, con el objetivo de cualificar el crecimiento, dotarlo de una mayor productividad y obtener desarrollos acordes con mejores niveles de bienestar. Pero esos indicadores no resultan tan vistosos en el corto plazo. Incluso con demasiada frecuencia se han entendido más como costes que como inversiones efectivas, de forma que, al tener recorridos temporales más largos –y, por tanto, altos costes de oportunidad en el corto plazo–, suelen ser desplazados por las decisiones empresariales y públicas a favor de actividades que faciliten una visualización más rápida de las alternativas adoptadas. En esta línea interpretativa, en el caso de las islas cabe destacar lo siguiente:

1. *Los límites del sector público.* La sanidad y la educación, pilares básicos del Estado del Bienestar, llegan con más problemas a las islas que a los ciudadanos continentales. La situación territorial ha acumulado la reiterada dejadez de las administraciones centrales hacia sus espacios adyacentes. Así, los *stocks* de capital público existentes en las islas se sitúan siempre por debajo de las medias continentales, y los esfuerzos privados y de instituciones supra-nacionales no han resuelto estos problemas (REIG-PICAZO, 1998; PONS-TREMOSA, 2004). Baleares, por ejemplo, cuenta con *ratios* de carácter social que no alcanzan la media española, a pesar del importante nivel de renta balear y del tejido privado existente sobre todo en la esfera de la sanidad. Cerdeña y Sicilia disponen de datos igualmente desequilibrados en relación a la media italiana, y la adscripción de estas islas a objetivos prioritarios de la Unión –con importantes recursos provenientes de Bruselas– no es suficiente para solventar el problema. La historia política y económica por un lado, y la más reciente actitud de los gobiernos centrales y regionales, por otro, contribuyen a explicar esta situación. Existe, pues, un proceso acumulativo de desidia inversora hacia las islas, que ha redundado sobre todo en la menor articulación de sus servicios públicos y de infraestructuras perentorias para mejorar su desarrollo y competitividad.

Un rasgo común a todas las islas europeas es el bajo nivel de capacitación en relación a la media de la Unión Europea, sobre todo en formación post-secundaria y profesional (consúltese la Tabla 5). Estas regiones se han dotado, en los últimos años, de infraestructuras educativas de todo tipo –incluidas las universitarias–; pero en algunos casos adolecen de falta de una oferta formativa más completa, con lo cual el traslado al continente representa la solución adoptada por las familias. Las situaciones preocupantes se patentizan en el nivel de generación de capital humano en su estrato superior: siempre por debajo de las medias de los Esta-

Tabla 5. Capital humano y bienestar social

		Nivel de instrucción, pobl. de 25 a 59 años (%)		
		Escaso	Medio	Alto
Instrucción	UE- 15	35,4	42,9	21,8
	España	58,3	17,3	24,4
	Baleares	59,6	21,8	18,7
	Francia	35,9	40,6	23,5
	Córcega	58,9	26,1	15,0
	Italia	55,9	33,9	10,2
	Sicilia	61,7	29,2	9,2
	Cerdeña	62,8	29,0	8,2
	Malta	s.d.	s.d.	s.d.
		Porcentajes de estudiantes		
		Primaria	Secundaria	Superior
Educación	UE- 15	6,1	10,1	3,4
	España	6,2	8,0	4,6
	Baleares	6,9	7,6	2,1
	Francia	6,5	9,9	3,4
	Córcega	6,1	9,1	1,8
	Italia	4,9	7,7	3,1
	Sicilia	6,2	9,9	3,1
	Cerdeña	5,0	9,4	3,4
	Malta	8,5	8,3	1,9
		Camas hospitalarias	Médicos	Kgrs. RSU
		(100.000 hab.)	(100.000 hab.)	(por habitante)
Sanidad y Medio Ambiente	UE- 15	s.d.	363	556
	España	364,8	346	598,6
	Baleares	424	337	787,8
	Francia	820,6	338	545
	Córcega	986,6	902	s.d.
	Italia	455,1	603	516
	Sicilia	375,8	632	478
	Cerdeña	461,8	660	500
	Malta	759,8	312	549
		Inversión en I+D	Solicitud	
		(% s/PIB)	patentes*	
Investigación y desarrollo	UE- 15	1,98	153,6	
	España	0,96	24,1	
	Baleares	0,25	15,6	
	Francia	2,23	140,3	
	Córcega	0,31	9,3	
	Italia	1,07	73,2	
	Sicilia	0,87	14,2	
	Cerdeña	0,7	11,2	
	Malta	s.d.	13	

Los datos de Educación se refieren al año 2002.

Los datos de Sanidad y Medio Ambiente se refieren al año 2001.

Los datos de I+D se refieren al año 2001; los de Patentes, al curso 1999-2000.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT.



dos de referencia y de la Unión Europea, las islas ostentan el dudoso privilegio de liderar una escasez evidente en formación. En todas las economías insulares se observan datos de retraso; pero el caso llamativo es el de Baleares que, con niveles de renta muy altos y tasas de crecimiento económico importantes, con contrastes muy favorables en relación a la Unión Europea y a España, se queda en la cola en relación a estudiantes matriculados en enseñanza superior –la mitad que la media española–, con cifras similares a las de Córcega y Malta. Este último –recuérdese– es el otro caso de éxito económico, junto al archipiélago balear.

No cabe duda de que estas magnitudes cuestionan parte de la teoría sobre los vínculos existentes entre capital humano y crecimiento económico (ROMER, 1988). El análisis de los modelos particulares de desarrollo económico ha de facilitar una mejor comprensión. Para Baleares, el importante despliegue de la economía de servicios ha promovido la intensificación de la fuerza de trabajo, un factor productivo con escasas necesidades formativas, lo cual ha consolidado un proceso de crecimiento, que también es histórico, con una diferencia notable en relación a periodos cronológicos anteriores: aquél se sustenta ahora sobre bases de expansión territorial y de mayores incrementos en los vectores considerados (turistas, pernoctaciones, obras visadas, kilómetros de carreteras construidos, nuevas urbanizaciones). Este modelo no urge de un capital humano más preparado, si no de una mano de obra relativamente barata. Y esto redundo, en negativo, en las variables conocidas en I+D+i. Véase –Tabla 5– como Baleares, con un esfuerzo inversor del 0,25% sobre el PIB –que en un 90% proviene de la universidad, y es casi imperceptible en el sector privado–, se halla muy distante incluso de las islas que tienen crecimientos muy inferiores y rentas per cápita mucho más ajustadas. El último furgón es, de nuevo, la ubicación de este conjunto insular. En paralelo, el dinamismo de los mercados laborales, en particular en aquellas economías terciarizadas, estimula el abandono de ciclos de formación en la franja poblacional que va entre 16 y 25 años (Baleares, de nuevo: ROSSELLÓ, 2003). Así, se observa un ingreso precoz en el mercado de trabajo con bases formativas elementales, lo cual, a su vez, explica que los niveles salariales sean más limitados en comparación con las medias continentales¹⁰.

Uno de los planteamientos de la Unión Europea es reducir estas desigualdades de desarrollo que hay entre las regiones. La Unión ha reconocido explícitamente que las insulares tienen problemas estructurales propios. Pero las medidas para compensar los costes de insularidad son inexistentes; de hecho, sólo cuatro archipiélagos lo han conseguido: los considerados como regiones ultraperiféricas –recuérdense: Canarias, Azores, Madeira y La Reunión–. El Parlamento Europeo aprobó el *Estatuto Permanente para las Regiones Ultraperiféricas*, gracias al cual estas islas disponen de programas especiales de ayudas. En concreto, las citadas islas han recibido un 33% más de financiamiento de fondos europeos que el resto de regiones Objetivo 1, con resultados harto satisfactorios: las ultraperiféricas, que presentaban un menor crecimiento económico y una tasa de paro más elevada, han crecido

10 ALCOVER *et al*, 2001, para todas las comunidades autónomas españolas, con datos de 1995-1998.

más que el resto de la Unión Europea, a la vez que la desocupación se ha reducido en mayor medida en sus territorios. El reconocimiento de los costes de insularidad y la aprobación de instrumentos específicos para compensarlos, se ha revelado como la receta adecuada para llegar a los parámetros descritos.

2. *Unos activos ambientales cada vez más precarios.* El principal recurso escaso de las islas es el territorio (RULLÁN, 2003). Esta situación es más severa en aquellas regiones con una dimensión espacial reducida, y en donde la posibilidad de crecimiento por expansión física –por ejemplo, en la construcción– genera procesos de congestión más acelerados y visibles, tal y como ya se ha indicado. Pero el conjunto de estas “infraestructuras silenciosas” (la expresión es de LÓPEZ CASASNOVAS, 2004, para referirse esencialmente a la sanidad, la educación y los servicios sociales), ya de por sí limitadas, se enfrenta a un fenómeno que es común a todas las islas, en mayor o menor grado: la existencia de una población flotante que tensa la demanda de servicios públicos de todo tipo, esfuerzo que no resulta compensado por mejores transferencias económicas de otras entidades ni por fondos comunitarios (CORREA-MALUQUER, 2003).

La corrección de las externalidades ecológicas constituye un reto para las economías insulares. El tema presenta enormes problemas de todo tipo, siendo el político uno de los centrales. La desigual escasez de recursos económicos públicos en las islas agudiza la posibilidad de buscarlos en las que reciben menores flujos de capital exterior, en forma de fondos estructurales y de cohesión. La invocación a la política fiscal se ha revelado como una metodología expuesta en coyunturas muy concretas –en Baleares, entre 1999 y 2003–, como una forma de recaudar recursos con una destinación finalista. El ejemplo del impuesto sobre pernoctaciones¹¹ –mal denominado “ecotasa”–, instaurado en Baleares en 2002, dirigía sus esfuerzos en esa dirección, a partir de la fijación de una media de un euro por pernoctación, recaudado por las infraestructuras hoteleras y con un sistema de liquidación a través de módulos (parecido al Impuesto sobre la Renta). El proyecto, que estuvo vigente durante un año –se depuso a fines de 2003, con un cambio de gobierno autonómico–, representó una entrada neta de unos cincuenta millones de euros, consagrados sobre todo a la compra de terrenos litorales –de gran belleza paisajística– para su preservación, con un impacto inocuo sobre la demanda turística evaluado entre el 1% y el 2%, según análisis de elasticidad-precio aplicados a los principales mercados emisores de turistas hacia Baleares (Alemania y Gran Bretaña; cf. AGUILÓ-RIERA-ROSSELLÓ, 1999). Es innegable que los destinos turísticos maduros deberán pensar en formulaciones como la descrita, máxime si se tienen en cuenta dos factores. En primer lugar, las contracciones presupuestarias en unas regiones que reclaman mejores servicios y que conocen desiguales pero tangibles crecimientos demográficos. En segundo término, por un proceso de discriminación positiva fundamentado en la calidad del producto turístico, hecho que se enfrenta a la competitividad por la vía de los precios. Esto supone apuestas más decididas por la preservación del medio ambiente, toda vez que es cada vez más alta la predisposición de los turistas a pagar si se les garantiza el mantenimiento de entornos ambientales intactos (la metodología del “coste del viajero” es, tal vez, la más llamativa en este aspecto; cf. RIERA, 1999).



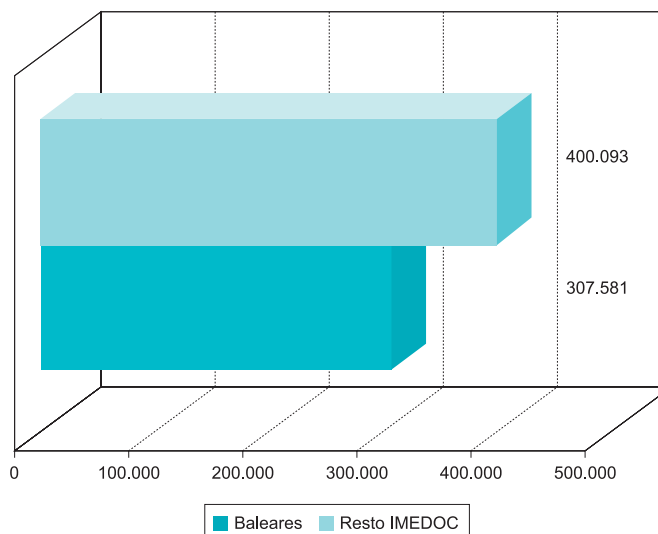
Pero veamos las variables turísticas. Éstas son importantes: poco más de 36 millones de turistas al año (Tabla 6; el importante número de turistas llegados a Córcega y Cerdeña, en relación a las plazas hoteleras disponibles, se explica por la relevancia del turismo de *camping* en esas islas), sobre una población de derecho que supera ligeramente los 8 millones de habitantes. Es, pues, una presión que multiplica por más de cuatro las necesidades de esas infraestructuras que no causan ruido, pero que son tan vitales o más que las generadas a partir de grúas y de excavadoras. El tema rebasa con creces los aspectos ya descritos —educación, sanidad— y profundiza en factores igualmente decisivos:

el consumo de energía, de agua y la generación de Residuos Sólidos Urbanos y de externalidades negativas fruto, como se ha reseñado, del crecimiento turístico. Así, la energía es un elemento vital para el desarrollo insular. La producción energética es autónoma y disgregada del continente. A las necesidades de los residentes debe añadirse las de los turistas, en un proceso que se incrementa año tras año. La producción térmica suele ser la tecnología impulsada en todas las islas, para obtener una energía que depende, en definitiva, del aprovisionamiento exterior de derivados del petróleo. Las opciones de cables submarinos son escasas; y la hidroelectricidad sólo es plausible en Córcega y en Cerdeña. Pero, por otra parte, la escasez de agua constituye un grave problema para algunas islas. Baleares representa, en tal sentido, un caso ilustrativo. También aquí la importancia de la población flotante se revela como decisiva en los incrementos de consumo: cerca de 200 litros por persona y día en la zona de la bahía de Palma —la más numerosa, demográficamente, del archipiélago—, subraya un vector claro de insostenibilidad, que debe paliarse con la desalación. Y ésta, a su vez, necesita combustibles fósiles para su arranque y permanencia. Por tanto, los accesos al agua y a la energía están condicionados, también, por la frecuente ausencia de infraestructuras adecuadas para su aprovisionamiento. En definitiva, el concepto de desarrollo sostenible es, en las islas, más tangible que en otros lugares (BLÁZQUEZ-MURRAY-GARAU, 2002).

Tabla 6.
Magnitudes turísticas

	Total de plazas hoteleras	Número de turistas
UE- 15	17.988.608	
España	2.097.515	52.237.000
Baleares	307.581	10.477.000
Francia	4.372.245	77.012.000
Córcega	91.448	2.000.000
Italia	3.218.384	39.799.000
Sicilia	124.864	13.410.000
Cerdeña	143.356	9.476.000
Malta	40.425	1.180.145

Fuente: *Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT.*

Gráfico 2. Plazas hoteleras: El peso balear en el conjunto de IMEDOC, 2001


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT.

5. Una abierta reflexión final

Los datos presentados constatan una conclusión general: no existe una pauta común de crecimiento insular en el Mediterráneo Occidental. En los análisis considerados, se aprecian sendas realidades que justifican desarrollos distintos, de manera que se asistiría a un dualismo económico: unas islas, Baleares y Malta, que se separan con claridad del resto de territorios; y otras, Sicilia, Córcega y Cerdeña, que se hallan en un nivel de crecimiento inferior a las medias de sus Estados y de la Unión Europea, y que necesitan de fondos comunitarios regulares para contrarrestar su atraso. Las páginas precedentes no se han adentrado en historias económicas lejanas; su centro de atención se ha sustentado en un periodo cronológico cercano, a la espera de investigaciones más profundas que permitan una mejor comprensión de los diferentes desarrollos insulares. Pero, al mismo tiempo, es importante remachar una cuestión sustancial, que contribuye a explicar la discriminación positiva de la evolución económica de unas islas sobre otras: el desarrollo tiene una mayor relación con la movilización y el saber aprovechar bien los recursos disponibles, que en “generarlos” de nuevo. La mitología del crecimiento ha enfatizado, de manera relevante, la dotación de recursos y los vectores tecnológicos como un gran haz estimulante del despegue económico moderno. En cambio, la riqueza de otras situaciones, de otros procesos en los que la ausencia de condicionantes “clásicos” –inputs energéticos, nueva tecnología, gobiernos emprendedores– era bien patente, se ha visto ignorada por la visión industrialista y unívoca del crecimiento económico. Pero éste está igualmente relacionado con condiciones sociales, institucionales y culturales de contexto, que agilizan una premisa fundamental: sacar provecho a las propias capacidades. Con frecuencia, se trata de factores positivos difusos e inmateriales: un “saber hacer” que tiene escasas correlaciones con



indicadores de formación de capital humano o con prestaciones abundantes de materias primas y máquinas. A su vez, debe advertirse que todo desarrollo auténtico es intrínsecamente desequilibrado –y desequilibrador– de una situación dada y, por tanto, en cierta forma es único, irrepetible y poco predecible: en definitiva, una gran sombra explicativa sobre los augurios optimistas que suelen impregnar los grandes modelos de crecimiento.

En tal sentido, tal vez el ejemplo más estudiado sea el de Baleares. Aquí, los expertos se han enzarzado a veces con excesiva intensidad en averiguar el grado de industrialización o no industrialización antes del turismo de masas cuando, habida cuenta los materiales disponibles de historia económica, la invitación era más rica, profunda e incontrovertible, con una conclusión firme y convincente: en este archipiélago encontramos también la génesis histórica de un modelo de crecimiento propio y original, en el que existió, al lado de una agricultura comercial y de unas relaciones estrechas entre el mundo agrario y el transformador, una respuesta manufacturera tangible y competitiva en los mercados interior y exterior. No puede entenderse correctamente ese proceso socio-económico sin esa perspectiva comercial, que cualifica el modelo y lo reorienta en función de los impulsos de la demanda y de la adecuación a ésta de los agentes económicos locales. La rúbrica de esa pauta de desarrollo no es la composición intersectorial de la respuesta –las divisiones sectoriales de Colin Clark, de enorme utilidad, pueden ser insuficientes en este caso–, sino la capacidad de sacar partido a los nexos comerciales con el exterior para generar, así, nuevas oportunidades, en las que la polivalencia de la fuerza de trabajo –esa presteza por moverse de un sector a otro y de una actividad a otra, auspiciada por la estrategia del capital (HIRSCHMAN, 1973)– representaba el mejor de los activos. Este es el nudo gordiano de una pauta de crecimiento económico que, si se mide en términos convencionales a partir de la renta per cápita, siempre coloca las islas entre las cinco primeras economías regionales de España, entre 1920 y 2003. Casi un siglo de liderazgo, que sólo parece observado y aplaudido cuando emerge el turismo de masas, asumido como el gran redentor de miserias. Pero existen fundamentos sólidos y decisivos que justifican tal erupción. Porque la originalidad balear fue, quizás, el saber convertir la insularidad en una serie de elementos creativos e innovadores, inéditos en otras economías insulares del Mediterráneo Occidental, surgidos desde abajo mucho más que desde arriba, que se enfrentaban a las coyunturas positivas y negativas de cada momento.

La riqueza de las islas Baleares ha llegado hasta este punto de desarrollo, con sus innegables avances y contradicciones internas, a través de una secuencia larga con una gama amplia de repercusiones, de economías externas, de encadenamientos. El proceso histórico ha resultado crucial para el desarrollo posterior: estas coordenadas de gradualismo económico cuestionan la visión segmentada de la historia económica y las premisas implícitas de los modelos más divulgados en la teoría económica, en los que el cambio tecnológico o el acceso directo a recursos naturales suponían sendos factores indispensables para un avance sostenido. En el ejemplo balear, no estamos ante improvisaciones en el crecimiento económico, movidas por fenómenos más o menos azarosos. Bien al contrario: existen simbiosis decisivas entre las inversiones y el complejo cuadro de decisiones de todo tipo de los diferentes periodos históricos.

Desde este modelo de éxito, las lecciones a extraer para otros conjuntos insulares son importantes, y se concentran en un hecho relevante, evocado a lo largo de las páginas anteriores: el crecimiento económico afecta el entorno en positivo, pero también genera contradicciones y externalidades que penalizan un desarrollo futuro. En tal sentido, la “balearización”, entendida como un proceso iniciado en la década de 1960, muy consumidor de territorio, de recursos naturales escasos, de observación del triunfo a través del prisma estricto de la expansión física, no es una receta aplicable de manera mecánica a otras latitudes, a otras islas. La maduración del modelo es relativamente rápida –menos de cuarenta años de historia económica–, y se enfrenta a nuevos retos derivados de una sobre-oferta en el mercado turístico, de la congestión de las infraestructuras –las más tangibles y las que se han apodado como “silenciosas”– y una estructura de costes comparativos –emergencia de otros destinos más competitivos en salarios y legislaciones laboral y ambiental– que abren nuevas ópticas –la de la calidad es, sin duda, la más apremiante– a la economía aplicada y a la política económica.

Bibliografía

- AGUILÓ, E., RIERA, A. y ROSSELLÓ, J. (1999): *Un modelo dinámico para la demanda turística en las Islas Baleares. Una evaluación del efecto precio del Impuesto Turístico*, Universitat de les Illes Balears (Palma), inédito.
- ALCAIDE, J. (2003): *Evolución económica de las regiones y provincias españolas en el siglo XX*, Fundación BBVA (Bilbao).
- ALCOVER, A., *et alter* (2001): “El grau de competitivitat de l’economia balear”, *Conjuntura 2015*, núm. 1, Centre de Recerca Econòmica Sa Nostra-UIB.
- ALEGRE, J. y POU, LL. (2003): “La reducción del tiempo de estancia en los destinos vacacionales: implicaciones sobre el gasto turístico y la estacionalidad en las Islas Baleares”, en G. LÓPEZ CASASNOVAS (dir.), *Islas Baleares. Serie Estudios Regionales*, Fundación BBVA (Madrid).
- AYMARD, M. (1987): “Economia e società: uno sguardo d’insieme”, en M. AYMARD-G. GIARRIZZO, *Storia d’Italia. Le regioni dall’Unità a oggi. La Sicilia*, Giulio Einaudi editore (Torino).
- BLÁZQUEZ, M., MURRAY, I. y GARAU, J.M. (2002): *El tercer boom. Indicadors de sostenibilitat del turisme de les Illes Balears, 1989-1999*, Centre d’Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (Palma).
- BUTERA, S., CIACCIO, G. (2002): *Aspetti e tendenze dell’economia siciliana*, Il Mulino (Milán).
- CANCELILA, O. (1995): *Storia dell’industria in Sicilia*, Laterza (Bari).



- CAPÓ, J. (2003): “Especialización productiva: una nota sobre la *enfermedad balear*”, en G. LÓPEZ CASASNOVAS (dir.), *Islas Baleares. Serie Estudios Regionales*, Fundación BBVA (Madrid).
- CARRERAS, A. (1999): “Un ritratto quantitativo dell’industria italiana”, en F. AMATORI-D. BIGAZZI-R. GIANNETTI-L. SEGRETO, *Storia d’Italia. L’industria*, Giulio Einaudi editore (Torino).
- CORREA, M. D., MALUQUER, S. (2003): *Efectes regionals del pressupost europeu a Espanya. Actualització 1986-1999*, Institut d’Estudis Autònoms, Generalitat de Catalunya (Barcelona).
- DI FELICE, M.L. (1998): “La storia economica dalla fusione perfetta alla legislazione speciale (1847-1905)”, en L. BERLINGUER-A. MATTONE, *Storia d’Italia. Le regioni dall’Unita a oggi. La Sardegna*, Giulio Einaudi editore (Torino).
- DONEDDU, G. (2003): “L’industria casearia in Sardegna”, en C. BARCIELA-A. DI VITTORIO (eds.), *Las industrias agroalimentarias en Italia y España durante los siglos XIX y XX*, Universidad de Alicante (Alicante).
- EASTERLY, W. (2003): *En busca del crecimiento*, Antoni Bosch editor (Barcelona).
- ESCARTÍN, J.M., MANERA, C. y PETRUS, J.M. (1995): “Le role de l’île de Majorque dans la formation des réseaux de transports européens (1945-1973)”, en M. MERGER-A. CARRERAS-A. GIUNTINI (dirs.), *Les réseaux européens transnationaux XIXème-XXème siècles. Quels enjeux?*, Ouest Editions (Nantes).
- GANGEMI, M. (2003): “L’industria del tonno in Sicilia tra XIX e XX secolo (1880-1930)”, en C. BARCIELA-A. DI VITTORIO (eds.), *Las industrias agroalimentarias en Italia y España durante los siglos XIX y XX*, Universidad de Alicante (Alicante).
- HIRSCHMAN, A. (1973): *La estrategia del desarrollo económico*, FCE (México).
- KALDOR, N. (1967): *Strategic Factors in Economic Development*, Cornell University (Nueva York).
- LÓPEZ CASASNOVAS, G. (2004): aportación oral sobre las infraestructuras de la Euroregión del Arco Mediterráneo, en el congreso *L’Euram, motor de l’Euroregió* (Barcelona).
- LÓPEZ CASASNOVAS, G., ROSSELLÓ, J. (2002): *L’economia menorquina en el segle XX (1914-2001)*, Documenta Balear (Palma).
- MANERA, C. (2001): *Història del creixement econòmic a Mallorca, 1700-2000*, Lleonard Muntaner editor (Palma).
- MANERA, C. (2003): “La formación de un distrito industrial del calzado en Mallorca, 1970-2002”, en G. LÓPEZ CASASNOVAS (dir.), *Islas Baleares. Serie Estudios Regionales*, Fundación BBVA (Madrid).

- MANERA, C. y MOREY, A. (2004): “La empresa en Baleares: flexibilidad y capacidad de adaptación al cambio económico (1850-2000)”, ponencia presentada en el *II Seminario Empresa y Región en la España contemporánea* (Palma).
- ORTU, G. (1998): “Tra Piemonte e Italia. La Sardegna in età liberale (1848-1896)”, en L. BERLINGUER-A. MATTONI, *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Sardegna*, Giulio Einaudi editore (Torino).
- PACI, R. (1997): *Crescita economica e Sistemi Produttivi Locali in Sardegna*, C.U.E.C. (Cagliari).
- PONS, J. y TREMOSA, R. (2004): *L'espòli fiscal. Una asfíxia premeditada*, Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga, Eliseu Climent editor (Valencia).
- REIG, E. y PICAZO, A. (1998): *Capitalización y crecimiento de la economía balear, 1955-1996*, Fundación BBVA (Bilbao).
- RIERA, A. (1999): “Mass Tourism and the Demand for Protected Natural Areas: A travel cost approach”, *Journal of Environmental Economics and Management*, 39.
- ROMER, P. (1986): “Increasing returns and long-run growth”, *Journal of Political Economy*, 94.
- ROMER, P. (1988): “Human Capital and growth: theory and evidence”, *NBER*, Working Paper núm. 3173.
- ROSSELLÓ, J. (2003): “Capital humano y desarrollo económico en las Islas Baleares”, en G. LÓPEZ CASASNOVAS (dir.), *Islas Baleares. Serie Estudios Regionales*, Fundación BBVA (Madrid).
- RUJU, S. (1998): “Società, economia, politica dal secondo dopoguerra a oggi (1944-1998)”, en L. BERLINGUER-A. MATTONI, *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Sardegna*, Giulio Einaudi editore (Torino).
- RULLÁN, O. (2003): *La construcción territorial de Mallorca*, Editorial Moll (Palma).
- THIRLWALL, A. (2003): *La naturaleza del crecimiento económico. Un marco alternativo para comprender el desempeño de las naciones*, FCE (México).