

LAS NUEVAS DINÁMICAS ECONÓMICAS DE LAS REGIONES DEL VALLE DEL EBRO: ARAGÓN

V. Bielza

Como afirma L. Lázaro (1988) hay tres hechos que cambian la dinámica regional española: la diferenciación autonómica, la crisis económica y la integración en la C.E.E. La respuesta de cada región a estos tres fenómenos desde la inercia anterior a la crisis, contando con su endogenismo, más la aparición de nuevas inversiones del exterior, atraídas por factores positivos regionales, han dado lugar a resultados diferenciados en el tiempo y en el espacio. Para el análisis 1973-89 de las regiones del Valle del Ebro, (Aragón, Navarra y Rioja) tomaremos 1985 como cesura entre dos períodos en los que el crecimiento económico ha sido distinto. El mayor tamaño de la economía aragonesa y la mejor información disponible nos permitirá al final del trabajo plantear el dinamismo presente y futuro de dicha economía ante el reto del Acta Única Europea.

1. LA CUANTIFICACIÓN DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO DESDE LA CRISIS HASTA 1989

De 1973 a 1985 las tres Comunidades Autónomas del Valle del Ebro, situadas por encima del P.I.B. per cápita nacional, conforman un eje económico —discontinuo— que prolongado más allá de Aragón, Navarra y Rioja —desde Tarragona a Vitoria— supera la crisis económica a un nivel sólo mejorado por el arco mediterráneo (Cuadrado Roura, 1988). Efectivamente, si la tasa de crecimiento anual medio del P.I.B. nacional fue del 2'4 por ciento, el de la Rioja fue del 2'8%, el de Aragón 2,6 y el de

Navarra 2'3%. En concreto en el subperíodo de 1981 a 1985 la tasa media de crecimiento anual del V.A.B. nacional fue del 2'12% frente al 2'70% de Rioja, al 2'63% de Aragón y al 2'36% de Navarra.

De 1985 a 1989, según la Renta Nacional del BBV, recientemente publicada (1990), el valle del Ebro creció más que en el quinquenio anterior, pero a un nivel similar o menos rápido que el nacional, cuyo P.I.B. se incrementó anualmente en un 4'7% frente al 4'3% de Aragón, el 4'4% de Rioja y el 5,2% de Navarra. En 1989 las tres regiones del Valle del Ebro superaban el 111% del P.I.B. nacional por habitante (Aragón 111'0 Navarra 111'6 y Rioja 111'4) y sólo eran rebasadas por Baleares, Madrid y Cataluña.

	1981-85	1985-89
	Tasa Anual V.A.B.%	Tasa Anual P.I.B. acumulativo
Huesca	1'33	3'3
Teruel	0'25	5'4
Zaragoza	3'33	4'4
Navarra	2'36	5'2
Rioja, La	2'70	4'4
Nacional	2'12	4'7

Fuentes: Papeles Ec. Esp. (1988) Renta N. BBV (1990)

NIVEL Y POSICIÓN RANKING PROVINCIAL P.I.B. PER CÁPITA

	Nivel relativo			Posición		
	1985	1987	1989	1979	1985	1989
Huesca	109'7	105'6	105'3	7	11	13
Teruel	90'6	94'6	94'0	25	25	24
Zaragoza	113'5	113'4	113'8	13	7	7
Navarra	109'8	112'5	112'6	11	10	8
Rioja	110'7	108'7	110'6	10	9	9

Renta N. BBV (1990)

2. LA HERENCIA ANTERIOR Y LA RESPUESTA A LA CRISIS

La situación anterior a la crisis de las regiones del Valle del Ebro resultó positiva para superar la propia crisis por varias razones.

La renta de situación del Valle del Ebro, entre las históricas regiones industriales de Cataluña y País Vasco, se privilegió durante los años desarrollistas, merced a la absorción de buena parte de la expansión de los capitales vasco y catalán en las industrias del Valle del Ebro, impulsadas por los beneficios de los Polos estatales (Zaragoza 1964, Logroño 1972) y foral navarro (1964). La mejora de las comunicaciones entre dichas regiones industriales, coronadas por la autopista del Ebro, favoreció la conectividad exógena y endógena de las regiones ibéricas.

Al plantearse la crisis las nuevas regiones industriales, pertenecientes a la periferia vasca y catalana, de plantas menos obsoletas y menos básicas y de predominio dimensional pequeño o medio, aguantaron mejor la crisis que las industrias de los centros catalán y vasco (marítimos). No hay que olvidar tampoco que la economía del Valle del Ebro siguió manteniendo un sector agrario después de la industrialización con más activos y mayor productividad por activo que el conjunto nacional, gracias sobre todo a la vitivinicultura del piedemonte y a la hortofruticultura de la ribera del Ebro, apoyada en una de las mayores áreas del regadío español y ligada a la industria agroalimentaria.

DISTRIBUCIÓN SECTORIAL

	Pob. Activa						P.I.B.					
	1.º		2.º		3.º		1.º		2.º		3.º	
	1983-87	1983-87	1983-87	1983-87	1983-87	1983-87	1983-87	1983-87	1983-87	1983-87	1983-87	1983-87
Aragón	18'9	15'6	35'0	35'1	46'1	49'3	7'7	6'9	40'7	39'2	51'6	53'9
Navarra	14'4	12'3	40'8	41'6	44'8	46'1	9'5	7'0	41'2	43'5	49'3	49'5
Rioja	20'1	16'8	38'8	37'7	41'1	45'5	15'7	10'8	36'6	35'8	47'7	53'4
España	16'9	14'8	32'5	31'4	50'6	53'8	6'5	5'5	33'8	33'0	59'7	61'5

Fuente: Renta BBV (1990)

Por otro lado, la tardía industrialización del Valle del Ebro (exceptuan-

do la de Zaragoza) de los años 60 había permitido liberar anteriormente grandes excedentes demográficos rurales, que emigraron a otras regiones y concentrar el éxodo rural del desarrollismo en los núcleos urbanos industrializados del Valle del Ebro (Zaragoza, Tudela, Calahorra, Logroño) y de la Cuenca de Pamplona, dando densidades medias provinciales por debajo de la media nacional y un crecimiento vegetativo y de la población también más bajo.

	hab./Km.	Δ pob.
	1987	1983-87
Huesca	30'8	0'18
Teruel	10'5	0'18
Zaragoza	48'6	0'18
Navarra	49'8	0'49
Rioja	51'3	0'39
Nacional	76'9	0'85

Ello significó a partir de la crisis que las tasas de paro se quedaron muy por debajo de las tasas nacionales y que se comportarán como regiones inmigracionales (muchas veces inmigrantes en forma de retornados).

Tasas de Paro

	1983	1987
	Aragón	14'1
Navarra	14'6	16'4
Rioja	10'0	13'6
Nacional	17'7	20'6

En conjunto todos estos elementos que positivizan la respuesta a la crisis de las regiones del Valle del Ebro se pueden resumir a partir de dos

notas: una puramente económica y otra locacional, que dependen de la situación que había durante el desarrollismo. Entre 1960 y 1985 Cuadrado Roura (1988) ha demostrado el medio o bajo grado de asociación entre el crecimiento nacional y el de las regiones del Ebro a partir de la relación $Y = \alpha + \beta X$ (siendo Y la tasa de crecimiento nacional menos la de la región y X la tasa de crecimiento de la región). Mientras Cataluña, Madrid y País Vasco muestran un alto grado de asociación entre su crecimiento y el nacional, Navarra y Aragón crecieron con un grado de asociación medio (en torno a la unidad) y la Rioja bajo (debido en este caso, según el propio Cuadrado Roura, a la pequeña dimensión de la economía regional riojana y al carácter agroindustrial de la mayor parte de sus producciones).

La segunda nota, de carácter locacional, es que el Valle del Ebro y más en concreto su sector central (Zaragoza) es la intersección de las periferias de transición ascendente (en las tesis de Friedman) de los tres centros tradicionales del triángulo geoeconómico español (Barcelona, Bilbao, Madrid) que acaba siendo en los años 80 un corredor de desarrollo, que se asocia más en su crecimiento al nacional, como lo prueba el hecho del crecimiento 1981-85 y (al salir de la crisis) 1985-89, más acorde en las variaciones del P.I.B. que anteriormente.

Pero para que este Valle del Ebro de carácter periférico se haya convertido en un eje dinámico, que tiende más a ser centro que periferia en la economía nacional, hay que tener en cuenta otros dos hechos: las inversiones de las multinacionales y el ingreso de España en la C.E.E.

3. LAS INVERSIONES MULTINACIONALES Y EL INGRESO DE ESPAÑA EN LA C.E.E.

Aunque los capitales foráneos que pusieron en marcha la industrialización de los 60 en las regiones del Valle del Ebro fueron básicamente vascos y catalanes ya se conocieron entonces inversiones extranjeras, especialmente en Navarra. Pero el hecho realmente significativo, en cuanto que es el reconocimiento de una larvada dinámica a despertar, es la ubicación de General Motors en Figueruelas (a 20 Km. de Zaragoza) en plena crisis económica. La inversión de la multinacional del automóvil supera la del Polo de 1964 (121.698 millones de ptas. en 1983) y sus más de 9.000 puestos de trabajo son tantos como los creados por todas las factorías del Polo estatal, pero con la diferencia que aquellos corresponden a la planta que cuando comenzó a funcionar, en 1981, era la más robotizada de las

fábricas automovilísticas del mundo (consume tanta electricidad como toda la provincia de Teruel).

Esta elección de G.M. de ubicarse en el centro del Valle del Ebro, en contra de la sugerencia del Gobierno español de asentarse en la zona de los astilleros de Cádiz, en plena crisis, no es más que el descubrimiento por parte de los expertos de la multinacional de donde estaba el otro eje de futuro de la economía española, una vez que el arco mediterráneo ya había sido ocupado por la Ford (Almusafes).

El ingreso de España en la C.E.E. ha potenciado aún más el eje del Ebro, dada la mayor proximidad y accesibilidad a Francia respecto de otras regiones españolas del sur y del oeste español. Sin embargo hasta ahora la mayor accesibilidad se produce —tanto por carretera como por ferrocarril— desde los extremos del eje del Ebro que conectan con los pasos vasco y catalán (*Escalona*, 1990). La apertura del túnel del Somport para el trazado de la autovía Burdeos-Pau-Somport-Zaragoza-Teruel-Sagunto y la reapertura del ferrocarril internacional de Canfranc, imprimirá un nuevo dinamismo al eje del Ebro al conectarse en su parte central directamente con el arco atlántico en Burdeos y con el arco mediterráneo en Sagunto. A su vez la inauguración de la autovía Madrid-Zaragoza a finales del 90 asegura en tres horas la conexión con el centro más dinámico de la economía española, que es la capital del Estado.

4. LA GESTIÓN AUTONÓMICA

Es difícil evaluar con tan poca perspectiva temporal la incidencia de las administraciones autonómicas en la dinámica regional. En principio cabe diferenciar lo sucedido en Navarra y La Rioja, Comunidades uniprovinciales que «grosso modo» sólo han tenido que aumentar las competencias de las antiguas Diputaciones provinciales, contando con unas infraestructuras, planteadas desde el siglo pasado, para gestionar el mismo territorio, de lo ocurrido en el caso de Aragón que desde 1833 fue dividido en tres provincias, con tres gestiones centralizadas en las respectivas capitales.

Socioeconómicamente las relaciones de Teruel se intensificaron con Valencia (maximizándose con la superación del puerto de Ragudo a finales de los 70) debilitándose con Zaragoza y las de la «franja oriental» de la provincia de Huesca se plantearon con Cataluña. Parte de los esfuerzos del gobierno regional aragonés se ha encaminado a vincular más estas y otras zonas al proyecto común aragonés, para lo que resulta fundamental

promocionar un eje viario norte-sur, que evidentemente la autovía Somport-Sagunto va a solventar como solución endógeno-exógena.

5. LA DINAMICIDAD EN LAS DIFERENTES UNIDADES NATURALES Y SUS NÚCLEOS URBANOS

Las tres comunidades autónomas son regiones funcionales que ensamblan las tierras llanas de la Depresión del Ebro con las montañas periféricas: pirenaicas al N., vascas al NW e ibéricas al sur. La complementariedad social, económica y cultural de montaña y depresión ha sido el fundamento de la unidad regional. El vaciamiento demográfico y la pérdida de las tradicionales actividades rurales de los Pirineos y Cordillera Ibérica deja sin sentido hablar de complementariedad, para dejar paso a la idea de subordinación de la montaña al valle (excepto en el caso del NW vasco). Las zonas dinámicas del Pirineo y de la Cordillera Ibérica se localizan en función del ocio urbano de las gentes del valle o de otras ciudades: la montaña sólo interesa a la iniciativa privada para ubicar urbanizaciones, pistas de esquí, etc. con un fin turístico: invernal o estival. Las estaciones invernales de Astún, Candanchú, Panticosa, Formigal y Cerler en el Pirineo; Valdezcaray y Valdelinares en la Cordillera Ibérica son los únicos puntos dinámicos de la alta montaña. La privilegiada situación de Jaca (10.623 habitantes en 1986) respecto de las cuatro primeras estaciones y sus expectativas como candidata a ser la sede de los juegos olímpicos del 98, han hecho de esta ciudad la más dinámica de Aragón después de Zaragoza. Frente a este hecho habría que hablar del declive industrial, tanto en el caso de los núcleos industriales apoyados en las centrales hidroeléctricas del Pirineo (Sabiñánigo, Monzón) como en el de las cuencas mineras turelenses.

Del resto de la montaña de las regiones del Ebro, como puede apreciarse en el mapa de variaciones poblacionales de los municipios de más de 5.000 habitantes (de *Calvo Palacios* que se adjunta y se agradece), registran dinamismo el área metropolitana de Pamplona y en menor medida el eje del Jalón y la capital turolese. Entre 1960 y 1986 Pamplona gracias a su desarrollo industrial y terciario superior dobló su población (183.703 habitantes en 1986) y su corona metropolitana se triplicó con creces (de 19.180 habitantes a 66.954). En el área metropolitana de Pamplona se concentra el 43% del empleo navarro industrial con factorías metalúrgicas, mineras y papeleras (*Ferrer*, 1990). La montaña vasco-navarra, al NW

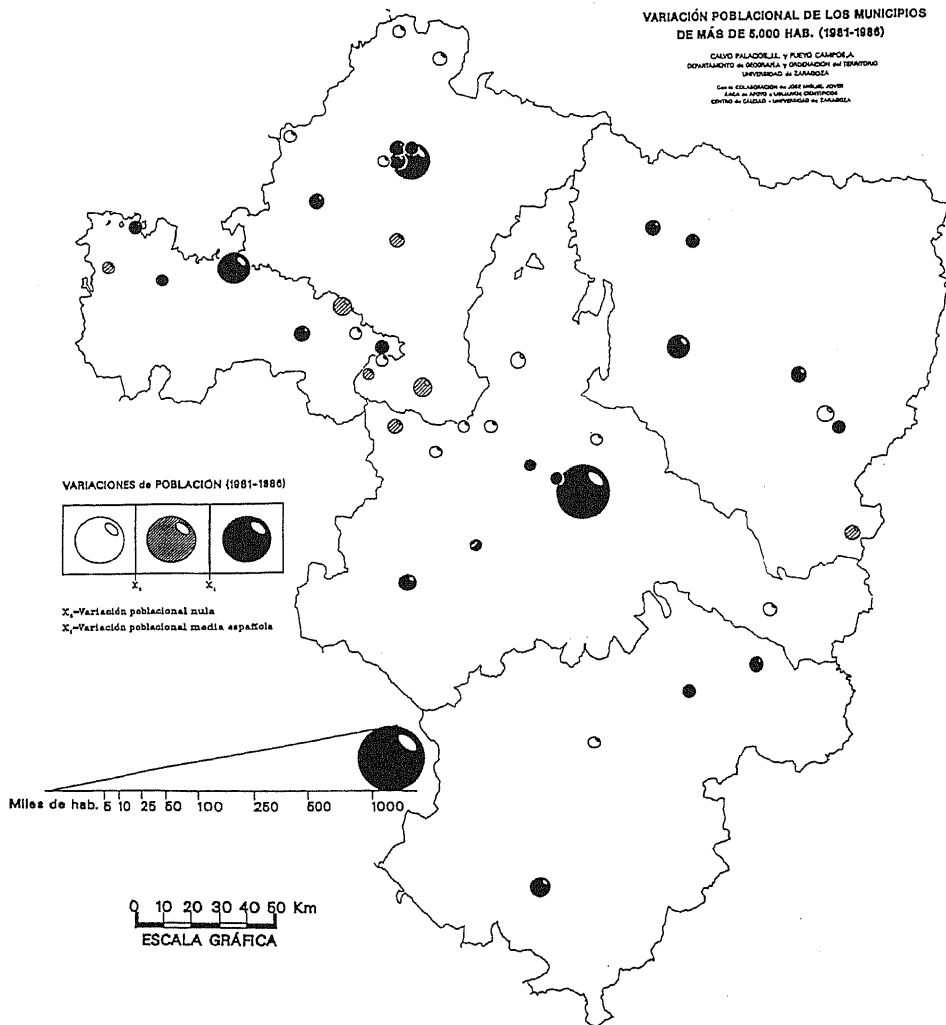
de Pamplona, gracias a la expansión de la industria metalúrgica vasca en los años 60 registró densidades poblacionales y un desarrollo económico muy superior al del resto de la montaña del Valle del Ebro, agrupando un quinto del empleo industrial navarro, aunque en los años 80 ha sido también sensible el declive industrial vasco (Alsasua 7.062 habitantes, Vera de B. 3.482).

El eje del Jalón, que prolongado por el valle del Henares une las ciudades de Zaragoza y Madrid, ha mantenido un cierto dinamismo dentro de la atonía y despoblamiento de la cordillera Ibérica, gracias a su situación y accesibilidad, base de una industrialización, que en parte aprovecha la producción frutícola de los viejos regadíos del Jalón (La Almunia, Ateca, Calatayud) o la de cueros y curtidos de tradición árabe (calzado de Brea e Illueca). Remontando el valle del Jiloca desde Calatayud —capital del Jalón con 17.824 habitantes en 1986— se abre un eje intraibérico de parecidas características al del Jalón en cuanto al regadío, apoyado en una fosa tectónica, que pasa por Daroca y Calamocha hasta llegar prácticamente a Teruel, donde se encuentra otro punto de cierto dinamismo. Teruel, con sus 27.226 habitantes, es la capital provincial menos poblada de España, pero aún así su función administrativa y la incipiente industrialización (rama maderera ligada a sus bosques, cerámica, construcción, agroalimentaria) le permiten cierta dinamicidad dentro de su vacía montaña.

En la montaña ibérico-riojana no existe ningún eje comparable al Jalón-Jiloca de la aragonesa, por ello la montaña riojana vio hundirse su industria desde principio de siglo, trasladándose al piedemonte riojano, se despobló desde 1950 y su ganadería se hizo extensiva por falta de mano de obra, desapareciendo su agricultura. La montaña riojana ha quedado reducida a un espacio de ocio de los urbanos (vascos y riojanos) en el que destaca la estación de Valdezcaray.

El piedemonte o somontano pirenaico, franja de contacto geoeconómico entre la montaña y la depresión del Ebro, dio lugar en la economía tradicional a una serie de ciudades-mercado, que en la medida en que se han industrializado, manteniendo un terciario fuerte, al servicio de sus respectivas comarcas, han salido bastante más airoas de la crisis (Estella 13.195 habitantes, Barbastro 14.970 habitantes) que las más industriales que terciarias (Tafalla 10.172 habitantes y Monzón 14.645 habitantes).

La más dinámica de las ciudades de la zona de transición Pirineos-Depresión es la de Huesca (40.736 habitantes en 1986), debido, más que a su papel como cabecera de su comarca o a su incipiente industrialización, a su función de capital provincial y últimamente, al mejorar sus comunica-



ciones con Zaragoza, (poco más de media hora de desplazamiento) al vincular su desarrollo al de la capital del Ebro y beneficiarse de los efectos de descentralización metropolitana.

En el eje o corredor del Ebro y el próximo piedemonte ibérico, como se aprecia en el mapa de variaciones poblacionales de los municipios de más de 5.000 habitantes (1981-86), se concentra la mayor parte de los núcleos de población urbanos y también del dinamismo y de la riqueza de estas tres regiones del Valle del Ebro, si exceptuamos el área metropolitana de Pamplona. El corredor del Ebro no es un eje continuo: la máxima densi-

dad y dinamicidad se da entre Zaragoza y Logroño, pasando por Utebo, Alagón, Tauste, Tudela, Alfaro y Calahorra.

En Zaragoza (573.662 habitantes) y su área metropolitana, que se desarrolla especialmente sobre el eje de la autovía de Logroño hacia Figueruelas (General Motors) se concentra más de la mitad de la población aragonesa y casi dos tercios del V.A.B. regional. Semejante macrocefalia es el resultado, no tanto de la inercia preindustrial (Zaragoza sólo era 5 veces mayor en población que la siguiente ciudad y hoy es 14 veces) como del aprovechamiento de la renta de situación en el centro del triángulo geoeconómico español durante la era industrial, incentivada por el polo de desarrollo de 1964 y por la implantación de General Motors en 1981. El dinamismo zaragozano se ha difundido en los últimos años a los municipios próximos (implantaciones industriales, terciarias y residenciales) que han crecido más rápidamente en población que el casco urbano de Zaragoza: Utebo, Zuera, Cuarte, María de Huerva...

La Ribera navarra desde comienzos del actual siglo creció más deprisa que el resto de Navarra, incrementando su población durante los 7 primeros decenios en más de un 50% gracias al regadío, a la industria agroalimentaria apoyada en el mismo y al impulso del plan de promoción industrial de 1964, apoyado en las pequeñas ciudades y bien aprovechado por Viana, San Adrián y Tudela, que casi duplicó desde entonces su población (25.576 habitantes en 1986). Sin embargo a partir de la crisis la Ribera ha dejado de crecer demográficamente y el empleo industrial, predominantemente conservero, se ha reducido a la mitad, representando hoy una décima parte del total navarro.

Mejor suerte que la Ribera navarra ha conocido durante la crisis su rival en la otra orilla del Ebro la ribera riojana. Los planes forales de promoción industrial de los años 60, con sus ventajas financiero-fiscales, desviaron las inversiones industriales a la orilla izquierda del Ebro: Oyón en Álava y Viana en Navarra acogieron la expansión del capital vasco, atrajeron industrias riojanas y mano de obra, que diariamente se desplazaban desde Logroño y su entorno a los próximos polígonos industriales. Algo similar sucedió con San Adrián o Tudela respecto de Calahorra y Alfaro. El polo estatal de Logroño creado en 1972 cambió la tendencia, volviendo a dar protagonismo industrial a la orilla derecha, la riojana, que tradicionalmente había sido más industrial, entre otras cosas por disponer de la carretera (y después de la autopista).

Logroño (115.622 habitantes en 1986) concentró el 35% de las plantas industriales riojanas (40% mano de obra) destacando las del metal, textiles

y conserveras y su dinamismo económico se ha visto incentivado por la capitalidad autonómica. Le siguen en importancia industrial: Calahorra (18.179 habitantes) (conservera) y Alfaro (conservera) sobre el eje del Ebro y Arnedo (12.267 habitantes) que en el bajo Cidacos ubica la industria de calzado que se asentaba en la cabecera del Cidacos. En la Rioja Alta el proceso de industrialización menos intenso se centra en Haro (industria del vino), Nájera y Santo Domingo. (*García Ruiz y Arnáez, 1990*).

6. LA ECONOMÍA ARAGONESA: DINAMISMO PRESENTE Y FUTURO

6.1. La determinación de sectores y subsectores motrices y estratégicos

El concepto de motricidad sectorial y subsectorial está vinculado al de dinamicidad. Un sector o subsector de la economía regional resulta motriz para un período dado cuando la evolución de las magnitudes V.A.B. y/o empleo sectorial o subsectorial haya sido superior a la del conjunto referente (regional o sectorial respectivamente) (*Aznar, 1989*).

PORCENTAJE DE CRECIMIENTO % DEL V.A.B. Y DEL EMPLEO SECTORIAL EN ARAGÓN

	V.A.B.		Empleo	
	1973/85	1979/85	1973/85	1979/85
Agricultura	18'53	17'78	- 42'39	- 20'33
Industria	52'11	25'75	- 15'61	- 12'18
Construcción	38'78	9'60	- 21'05	- 32'73
Servicios	59'56	16'65	+ 16'22	+ 4'10
Total	50'58	18'71	- 11'88	- 8'82

Fuente: Aznar (1989)

La economía aragonesa entre 1973 y 1985 es movida sobre todo por el sector servicios que tanto en términos de V.A.B. como de empleo crece más deprisa que el conjunto de la economía aragonesa. El sector industrial también puede ser considerado motriz en cuanto que si bien pierde algo más empleo que el conjunto de la economía aragonesa —algo propio de una época de desindustrialización y robotización— crece en su V.A.B. más que el conjunto referente. Si nos limitamos al período 1979/85 la

industria es el único sector que crece en V.A.B. más que el conjunto (aunque no en empleo) mientras que los servicios crecen menos en V.A.B. y más en empleo (algo propio de épocas de crisis con un engrosamiento del terciario a base de desempleados industriales que crean pequeños comercios y otros servicios de escasa productividad).

Dentro del sector industrial *Aznar* (1989) empleando análogos razonamientos, identifica como subsectores motrices de la industria aragonesa en el período 1973-1985: la industria química y conexas, el subsector alimentario y el de transformados metálicos (el único que además generó empleo, gracias a la instalación de General Motors con sus 9.000 empleos).

Dentro del sector terciario el citado autor reconoce como subsectores motrices los de transportes y comunicaciones e Instituciones Financieras y seguros.

Definimos como sectores estratégicos de la industria aragonesa en 1990, siguiendo el estudio de *KPMG* sobre «Estructura productiva de Aragón en los 90» (de la *CEZ*, 1990) aquéllos que tienen una participación muy alta en el V.A.B. aragonés y resultan básicos o importantes por su capacidad de generar efectos inducidos sobre el resto de las actividades económicas aragonesas: industrias del automóvil (G.M.) metales de primera transformación, de productos metálicos y agroalimentarios.

Sectores integrados para la industria aragonesa en 1990 son los básicos o importantes por sus efectos inducidos, pero con una participación media o baja en el V.A.B.: industrias química, extractivo-mineras y papeleras.

Son sectores marginales los de importancia menor o neutra en efectos inducidos y de participación baja en el V.A.B.: Artes gráficas, plásticos y otro material de transporte.

Son sectores intermedios de la industria aquéllos menos importantes en efectos inducidos para la economía aragonesa y de participación media en el V.A.B.: el resto de los sectores (materiales construcción, calzados, textil, confección, madera, mueble, maquinaria y equipos mecánicos y electrónicos, electrodomésticos).

6.2. El dinamismo industrial de Aragón durante los años 90

El principal hecho diferencial de la década de los 90 será el Acta Única Europea que a partir del 1-1-1993 prevé un mercado único para personas, mercancías, capitales y servicios. La industria aragonesa —según el estudio encargado por la Confederación de empresarios de Zaragoza a *KPMG*

ESTRUCTURA ESTRATÉGICA SECTORIAL DE LA INDUSTRIA ARAGONESA

Participación en el V.A.B.	Importancia para la economía aragonesa			
	Neutra	Menos Importante	Importante	Básico
Muy alta			Prod. metálicos Ind. agroalimentaria	Automóviles
Alta				Fundición y forja
Media		Mat. construcción Calzado Textil Confección Madera Mueble Maquinaria y equipos mecánicos Electrodomésticos Maq. y equipos elect. y electrónicos		Química Extracción minero metálica
Baja	Artes gráficas Plásticos	Otro material de transporte	Papel	

(1990)— puede experimentar durante los años 90 como consecuencia de su integración en el mercado único, un crecimiento del 9'3% (8'6% sin General Motors) algo superior al previsto para la industria española (8,7%) y casi doble del previsible para la de la C.E.E. (5%). Ello significaría la reducción del paro a su tasa natural.

La integración de la economía aragonesa en el mercado único producirá en sus diferentes subsectores industriales efectos tanto más positivos, según sean más elevados en los mismos los niveles de los siguientes factores: Tecnología, barreras no arancelarias intracomunitarias actuales a superar, expansión actual y futura de la demanda, economías de escala por conseguir.

Importancia de la actividad en Aragón	incidencia en los subsectores industriales aragoneses del mercado único		
	Positiva	Neutra	Desfavorable
I Estratégica	Estruct. metálicas Confitería Cárnicas	Extr. minera Trans. metal Hilos y cables Calderas	Automóviles Otros prod. metálicos Otras industrias agroalimentarias
II Integrada			Productos químicos
III Intermedias	Maq. equipos eléctricos y electrón	Prod. cerámicos Mat. construc.	Vidrio, calzado, Textil, Confección, Maq. equipos mec.
IV Marginales	Prod. farmacia Prod. plásticos Mat. ferroviario	Artes Gráficas	Electrodomésticos Química básica Artc. caucho

Fuente: «Estructura productiva de Aragón en los 90»

La incidencia desfavorable más preocupante se plantea en los subsectores del automóvil (por la amenaza de terceros países como Japón) y químico, en cuanto que son estratégicos e integrados en la economía aragonesa y motrices de la misma durante los años 80. La mitigación de los efectos desfavorables en estos y otros subsectores y la maximación de los efectos positivos previstos en otros subsectores dependerá de:

1. Potenciar la cualificación y el nivel profesional de los recursos humanos aragoneses.
2. Aprovechar y mejorar las rentas de situación para acceder a más de 20 millones de consumidores en menos de 3 horas mediante:
 - Construcción autovía Burdeos-Pau-Zaragoza-Sagunto.
 - Reapertura de la línea ferroviaria internacional de Canfranc.
 - T.A.V. Madrid-Zaragoza-Barcelona.
 - Mejora del aeropuerto de Zaragoza.
3. Mejora de las telecomunicaciones. Parque tecnológico y Centro de negocios en Zaragoza.
4. Favorecer innovación tecnológica de la industria auxiliar.

5. Promoción pública de polígonos industriales sobre el eje de Zaragoza-Pau y hacia Barcelona.

De las tres regiones estudiadas es Aragón la que cuenta con un tamaño mayor y locacionalmente con un motor más potente. La metrópoli zaragozana por sus dimensiones demográfico-económicas es la que puede generar mejor un desarrollo autopropulsado, siempre que quede bien inserta en el sistema europeo de ciudades. El problema que sigue latente es cómo difundir el desarrollo y las innovaciones al resto de Aragón a través de un sistema urbano macrocéfalo, desjerarquizado, estancado (en el nivel correspondiente a las cabeceras comarcales) y no bien comunicado (vid. Bieba, 1987). Este problema apenas existe en Navarra o Rioja, que cuentan con redes urbanas más armónicas o mejor conectadas. En suma que la integración de Aragón en el sistema exógeno parece más fácil, pero la integración de aquél con el sistema endógeno va a resultar más problemática.

BIBLIOGRAFÍA

- AZNAR Y OTROS (1988): *Selección y fiabilidad de modelos econométricos para la política económica*. Madrid. Inst. de Est. Fiscales.
- (1989): *Determinación del escenario macroeconómico básico de la economía aragonesa para el período 1988-91*. Cole. temas de Desarrollo Regional. D.G.A. Zaragoza.
- BANCO BILBAO-VIZCAYA (1.990): *Renta Nacional de España*. 1987
- BIELZA DE ORY, V. (1987): *Geografía Humana de Aragón*. Oikos-tan. Barcelona.
- CALVO PALACIOS Y OTROS (1990): *Mapa de variación poblacional de los municipios de más de 5.000 habitantes (1981-86)*.
- CUADRADO ROURA (1988): *Tendencias económico-regionales antes y después de la crisis en España*. Papeles de Economía Española. 34, 17-61.
- ESCALONA, A. (1990): *Las comunicaciones transpirenáticas en Aragón*. Col. Estudios Altos aragoneses, n.º 22. Huesca.
- FERRER REGALES (1989): *Navarra*. En Geografía de España 5. Ed. Planeta.
- FRIEDMANN, J. Y ALONSO, W., EDS. (1974): *Regional Development and Planning: A reader*. 2.ª ed. M. I. T. Press, Cambridge, Mass.
- GARCÍA RUIZ Y ARNÁEZ (1989): *La Rioja*. En Geografía de España. 5. Editorial Planeta.

- K P M G (1990): «La estructura productiva de Aragón en los 90». Documento de síntesis. Conf. Empresarios de Zaragoza.
- LÁZARO, L. (1988): Transición y cambio en la política regional española. SGPR-D-88002. Dir. Gral. de Planificación. Ministerio de Economía y Hacienda.
- RICHARDSON, H. W. (1986): *Economía regional y urbana*. Alianza Editorial. Madrid.