

Artículo de Investigación

El crecimiento descentralizado regional en la planificación económica indicativa: el desarrollo regional de Galicia

Regional decentralized growth in indicative economic planning: the regional development of Galicia

José Antonio Díaz Fernández¹: Universidad de Vigo, España.

tonydiaz@uvigo.gal

Fecha de Recepción: 21-05-2024

Fecha de Aceptación: 04-07-2024

Fecha de Publicación: 04-07-2024

Cómo citar el artículo

Díaz Fernández, J. A. (2024). El crecimiento descentralizado regional en la planificación económica indicativa: El desarrollo regional de Galicia [Regional decentralized growth in indicative economic planning: the regional development of Galicia]. *European Public & Social Innovation Review*, 9, 01-24. <http://doi.org/10.31637/epsir-2024-319>

Resumen:

Introducción: La política española de desarrollo regional de la década de 1960 se inicia gracias a la aprobación del Plan de Estabilización Económica 1959-1961. La aprobación de esta planificación supuso un cambio de paradigma en la política económica española. Se abandona el modelo de la autarquía económica y se trata de impulsar a la economía española hacia la apertura a los mercados internacionales, la modernización progresiva del sistema productivo y la competitividad en los mercados. **Metodología:** Se han manejado indicadores cualitativos y cuantitativos para tratar de estudiar los efectos de las políticas nacionales orientadas a procurar el desarrollo regional descentralizado. **Resultados:** La puesta en funcionamiento de un modelo de desarrollo económico regional descentralizado estaba llamado a originar un modelo de crecimiento sustentando en las potencialidades de desarrollo endógeno de las regiones españolas. La apertura hacia los mercados exteriores originó nuevas oportunidades y una óptima competitividad vía precios con economías internacionales. **Discusión:** El estudio analiza los planes e informes que fueron aprobados por parte de la Administración española de 1959 a 1974. El esfuerzo inversor efectuado en las diferentes regiones nos permite evaluar

¹ José Antonio Díaz Fernández. Universidad de Vigo (España).

los resultados de la afluencia de capitales, la creación de empleo y la génesis de tejido productivo. **Conclusiones:** Los esfuerzos por tratar de lograr un desarrollo económico regional descentralizado se pusieron en marcha gracias a la aprobación de los Planes de Desarrollo Económico y Social. Las inversiones presupuestarias realizadas estaban encaminadas a lograr la modernización de las economías regionales. Para ello, se instrumentaron los Polos de Desarrollo en regiones como Galicia. Había que impulsar la articulación del mercado interior español y abrir las economías regionales al exterior.

Palabras clave: Política de desarrollo regional; Plan Económico y Social; Polos de Desarrollo; Plan de Estabilización Económica; Gran Área de Expansión Económica; Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia; Enclavamiento territorial; Periferia económica.

Abstract

Introduction: The Spanish regional development policy of the 1960s began with the approval of the Economic Stabilization Plan 1959-1961. The approval of this planning involved a paradigm shift in Spanish economic policy. The model of economic autarky was abandoned, and the aim was to push the Spanish economy towards opening up to international markets, the progressive modernization of the productive system and competitiveness in markets. **Methodology:** Qualitative and quantitative indicators have been used to study the effects of national policies aimed at decentralized regional development. **Results:** The implementation of a decentralized regional economic development model was intended to create a growth model based on the endogenous development potential of the Spanish regions. Opening up to foreign markets created new opportunities and optimal price competitiveness with international economies. **Discussion:** The study analyzes the plans and reports that were approved by the Spanish Administration from 1959 to 1974. The investment effort made in the different regions allows us to evaluate the results of capital inflows, job creation and the creation of a productive fabric. **Conclusions:** Efforts to achieve decentralized regional economic development were initiated with the approval of the Economic and Social Development Plans. The budgetary investments made were aimed at modernizing the regional economies. For this, the Development Poles were implemented in regions such as Galicia. It was necessary to promote the articulation of the Spanish internal market and open up regional economies to the outside world.

Keywords: Regional development policy; Economic and Social Plan; Poles of Development; Economic Stabilization Plan; Large Economic Expansion Area; Society for the Industrial Development of Galicia; Territorial Interlocking; Economic Periphery.

1. Introducción

Las primeras medidas de política regional con actuaciones en el territorio datan de los años 1940 y 1950. La finalidad de la política del Estado en el ámbito del desarrollo regional estaba centrada en la promoción del crecimiento productivo regional como elemento capaz de protagonizar la reconstrucción y el progreso de España. En aquel período se diseñaron esencialmente tres planes que aun persiguiendo finalidades diferentes eran coincidentes en la difusión del desarrollo de la economía a los diferentes espacios regionales. De entrada, señalaremos la importancia que tuvo el Plan General de Obras Públicas para la definición final de la política regional española. Pero, además, también por los objetivos estructurantes que recogía en materia de infraestructura del transporte y las comunicaciones.² El Plan trataba de

² El Plan General de Obras Públicas aprobado por la Ley de 11 de abril de 1939, no recogía las particularidades regionales, aunque sí trataba de incluir las actuaciones que debían primar en las provincias españolas.

revitalizar el conjunto de infraestructuras básicas españolas³ (red de carreteras, caminos, puertos, etc.), en un contexto de reciente finalización de la contienda española, para que las provincias se viesen favorecidas por igual y no fuesen discriminadas en la recuperación de sus infraestructuras.⁴ Así, al examinar las diferentes etapas y los problemas económicos en materia de desarrollo regional podemos singularizar tres etapas:

- a) El período de 1939-1960. La economía nacional estaba sometida a un sistema político intervencionista que concluyó proponiendo un modelo de desarrollo económico autárquico.
- b) El período de 1960-1973-1974. La etapa de fuerte expansión económica.
- c) El período de 1974 a 1985. Esta etapa se caracterizaba, en el plano económico, por los efectos sobre las economías nacionales de la crisis económica del petróleo de 1973, así como la crisis del sector industrial español: las reconversiones navales, la crisis y reconversión de siderurgia española, etc.

El segundo de los instrumentos planificadores fue el Plan de Colonización de Grandes Zonas, el cual no tuvo eco en Galicia.⁵ Finalmente, y en esta ocasión el planeamiento propuesto sí tuvo en Galicia una singular relevancia en el marco de la política estatal de desarrollo regional, encontramos a los Planes de Ordenación Económica y Social.⁶ En esta planificación el organismo competente de velar por su regulación, la Secretaría General para la Ordenación Económica y Social, pretendió definir un modelo territorial en el cual se encontrasen inscritas por igual, tanto las distintas necesidades económicas y sociales como las posibilidades de actuación previstas para cada provincia española. Es aquí donde se concretan las líneas de actuación de la Administración del Estado en lo tocante a la ordenación descentralizada del territorio nacional. En el sustrato de las actuaciones estatales, se encontraba la situación en la que se hallaban las provincias una vez iniciado el proceso de reconstrucción de postguerra, para que a partir de él se procediese a ordenar el crecimiento económico en línea directa con las formulaciones y medidas propuestas por el gobierno.⁷ Pero, contrariamente al fin perseguido, el cual no era otro que el desarrollo de una política económica regional equilibrada, no podemos considerar que el Estado pusiese realmente en funcionamiento una planificación regional strictu sensu, ya que el carácter territorial de los planes obedecía a simples divisiones administrativas que no incluían la propia región administrativa, ni aquella que se podría delimitar por las interacciones socioeconómicas.⁸ La planificación centralista se llevó a efecto mediante la elaboración de los Planes de Desarrollo que serían puestos en funcionamiento por la Oficina de Coordinación y Programación Económica (O.C.Y.P.E.). Por ello, puede asegurarse que las medidas dictadas más que corresponder a un modelo de planificación globalizada sobre actuaciones sectoriales, como las que hacían referencia a las dotaciones públicas de infraestructura de transportes o a equipamientos sociales de diferente tipo, se trataba de un conjunto de medidas concretas destinadas a impulsar el desarrollo

³ Cuadrado Roura, J. R. (1985). Economía y desequilibrios regionales en España, en (VV.AA), *La España de las Autonomías*. I.E.A.L.

⁴ Richardson, H. (1976). *Política y planificación del desarrollo regional en España*. Alianza Universal.

⁵ El Plan de Colonización de Grandes Zonas, fue aprobado por la Ley de 26 de diciembre de 1939.

⁶ El Decreto de 21 de enero de 1946, transformado en Ley el 18 de diciembre de 1946, dio origen a la creación institucional de la Secretaría General para la Ordenación Económica y Social.

⁷ Richardson, H. (1976). op., cit., pág. 120.

⁸ Tamames, R. (1977). *¿A dónde vas, España?* (Quo Vadis, Hispania). Colección Textos. Edit. Planeta.

económico descentralizado.⁹ Profundizando en la mera concepción de los planes, puede apreciarse como padecen el defecto ser marcadamente centralistas. Esta aseveración no es cierta únicamente en el sentido de que el papel programador lo ostenta exclusivamente el Estado, sino también porque se detecta una falta de representación de los demás estamentos administrativos de rango inmediatamente inferior (Administración periférica del Estado y Administración local), y que podrían representar en mayor medida a la sociedad regional. De ello se deduce la imposibilidad de poder caracterizar este proceso como una planificación regional eficiente,¹⁰ dado que la constante presión a que se encontraban sometidos los entes locales por la Administración Central desencadenó una situación de fragilidad fiscal, pérdida de competencias en su ámbito territorial,¹¹ etc. En suma, la debilidad normativa, fiscal y competencial de las Administraciones locales, fue el fruto directo de una disfunción entre los programas estatales y las actuaciones de la política regional, ya que los regímenes locales tendieron a un continuado debilitamiento de contenidos económicos.¹²

1.1. La política inversora del I Plan de Desarrollo Económico y Social: la propuesta de un crecimiento regional descentralizado

El I Plan de Desarrollo Económico y Social en España (1964-1967) puso en funcionamiento, para su elaboración, coordinación y supervisión de las diferentes fases que en él se habrían de programar, la figura del Comisario del Plan de Desarrollo, creándose posteriormente la Comisaría del Plan de Desarrollo.¹³

Fue a través del Decreto de 23 de noviembre de 1962 mediante el cual se recogían las directrices de política económica que regirían el I Plan. Las vertientes más destacadas que caracterizaban a este modelo de programación,¹⁴ subrayaban la voluntad de dirigir hacia la sociedad e iniciativa privada un mayor protagonismo económico impulsado por la revitalización de los elementos que en etapas pasadas habían estado sometidos al ordenamiento económico estatal de la década de los años 1940 y 1950. Durante la fase del Plan de Estabilización Económica de 1959 instrumentado por el Decreto 323/1959 de 12 de marzo, se regulaba el Programa Nacional de Inversiones. Las líneas maestras de la ordenación económica propuesta por el gobierno comenzaban a estar caracterizadas por una inicial liberalización, al igual que se detectaba una progresiva línea aperturista hacia los mercados exteriores. Del conjunto de objetivos económicos que primaban para la época, cabe destacar tres. No obstante, ninguno de los mismos sería enfocado con tintes de implicación territorial y mucho menos de desarrollo regional descentralizado. De una parte, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos pretendía la elevación del nivel de vida; de otra, trataba de potenciar las diferentes medidas que asegurasen la estabilidad monetaria. Finalmente, se apostaba decididamente por desarrollar el comercio exterior.

⁹ Gómez Barahona, A. (1991). La planificación económica regional: Análisis Jurídico. Edit. Ministerio de Economía y Hacienda. Colección Estudios Jurídicos. Instituto de Estudios Fiscales. Madrid.

¹⁰ Efectivamente, estas tesis son sostenidas por Gómez Barahona, A., op., cit., pág., 76.

¹¹ Richardson, H., op., cit., pág. 24 y sig.

¹² Tamames, R. (1993). Introducción a la economía española, pág. 498-501. Edit. Alianza.

¹³ La figura del I Plan de Desarrollo Económico y Social fue aprobada por la Ley 194/1963 de 28 de diciembre. El diseño de las directrices que recogería la programación del Plan estaba íntimamente influido por la experiencia francesa. En realidad, la primera vez que aparece acuñado el término de Polo de Desarrollo fue en los estudios de Perroux, F. (1955). Note sur la notion de pole de croissance. También en Les espaces économiques, en: L'enciclopedia Francaise, Vol. IX. 1967.

¹⁴ Gómez Barahona, A., op., cit. pág., 83-84.

En base a lo expuesto, el diseño de los Planes Económicos y Sociales pretendía dar origen a los mecanismos programadores de la política activa de desarrollo regional en España. El desarrollo regional era entendido por el Plan como “la acción del Estado a favor de la elevación del nivel de vida de las regiones o zonas económicas de baja renta.” Por tanto, para corregir los déficits internos de cada una de las mismas, se pusieron en marcha los mecanismos precisos que tenderían a impulsar la industrialización, la mejora de los equipamientos y servicios, etc., según queda recogido en su articulado (art. 6º a 9º). Paradójicamente, el programa de desarrollo regional no resultó todo lo efectivo como cabría de suponer, porque el semblante centralista contenido en el I Plan de Desarrollo Económico y Social era transferido al diseño de la política de desarrollo regional. La ineficacia del Plan, en consecuencia, residía en el hecho de no prever ninguna descentralización territorial inserta en la estructura orgánica del mismo, dado que excluía, como hemos visto anteriormente, la participación de los municipios como administraciones locales capaces de adecuar en sus territorios las actuaciones que la sociedad y la estructura productiva en ellos fijada progresivamente estaban demandando. El proceso de la industrialización del Estado estaba garantizado mediante la creación de los Polos de Desarrollo, Polos de Promoción y Polígonos Industriales.¹⁵ El papel que se le dispensaba a los Polos de Promoción era tratar de convertir a aquellas ciudades con serias carencias de industrialización, pero dotadas de los necesarios recursos naturales y humanos, en pujantes núcleos industriales. Este fue el caso de Burgos y Huelva. Por su parte, los Polos de Desarrollo serían localizados en aquellas ciudades donde se constataba un considerable desarrollo industrializador, pero que tenían por lastre estar radicadas en regiones de bajo nivel de renta y una acusada dependencia del sector agrícola, por lo que subyacía el lastre de la emigración y el desequilibrio intrarregional. Aquí incluimos los casos de las dos principales ciudades gallegas, A Coruña y Vigo, además de las de Sevilla y Zaragoza.

1.2. Las aportaciones del I Plan de Desarrollo Económico y Social a la política de desarrollo regional

Al someter a examen los resultados que aportó la política regional recogida en el I Plan de Desarrollo, los resultados fueron bien desiguales.¹⁶ Fue el Plan de Desarrollo Económico y Social y la normativa que lo regulaba, la primera actuación en materia de planificación económica regional de la historia de España destinada formalmente a procurar corregir desequilibrios territoriales. La naturaleza de los mismos eran los que hacían referencia a la distribución provincial de la renta, el nivel de vida, la estructura productiva, el empleo, etc. La dirección y gestión de los Polos de Desarrollo fue llevada a su fin por la Comisión Provincial de Servicios Técnicos que trataba de responder a las directrices definidas por la Comisión Delegada de Asuntos Económicos. En función de las medidas desarrolladas se deduce que se relegaba al olvido los considerandos de política regional recogidos en el artículo 6, en el cual se proponía que las actuaciones de la Administración central tuviesen por finalidad la descentralización de la política económica regional.

En lado opuesto a los logros deberíamos situar las problemáticas que la puesta en marcha del programa generó. Las medidas escogidas por la Administración Central para alcanzar una planificación económica regional descentralizada dieron origen a un proceso de concentración de las inversiones a escala, esta vez, regional. En consecuencia, las áreas que disfrutaron de las inversiones públicas programadas en el Plan, llegaron a concentrar un importante volumen de equipamientos y ventajas económicas que generaron una desconexión regional interna

¹⁵ La localización de los mismos se decidió mediante el Decreto 153/1965 de 30 de enero.

¹⁶ Cuadrado Roura, J. R. (1981). La política regional en los planes de desarrollo (1964-1975), pág., 559-560, en (VV.AA), La España de las Autonomías, Pasado, presente y futuro, op., cit. Vol. I. Edit. Espasa Calpe.

respecto al conjunto de los espacios restantes. La razón de estos desfases supuso que regiones como la gallega, dotada de dos Polos de Desarrollo, no fuese capaz de articular el desarrollo territorial por acusar una dotación de inversiones desconexa y polarizada en favor de áreas dinámicas. Seguramente, las inversiones públicas deberían estar encaminadas hacia la distribución equitativa y proporcional de la renta en el territorio, lo que señalaría que las dotaciones de inversión en la estructura productiva gallega no deberían descansar exclusivamente en la consecución de un proceso de industrialización preferente, únicamente reservado a las dos aglomeraciones más importantes de Galicia. Desde nuestro punto de vista, la inversión pública en Galicia debería estar dirigida al fomento de la producción de un modo armónico, respetando la estructura del poblamiento regional. Para que la iniciativa gozase del éxito propuesto, sería conveniente que antes de dotar a los entornos urbanos de A Coruña y Vigo de las inversiones de los Polos, se procediese a la inversión pública en las comunicaciones terrestres, para que éstas operasen tanto a escala intrarregional como interregional a largo plazo. Mediante el procedimiento llevado a cabo en Galicia, dotación de las inversiones polarizadas sobre las áreas más dinámicas en detrimento de los espacios interiores, lo que se hizo fue incrementar todavía más el desarrollo desequilibrado en favor de las áreas atlánticas. La escasez de mecanismos correctores como podrían ser los destinados a la articulación de Galicia mediante una red de transportes adecuada impidió el efecto de arrastre que a la inversión pública se le supone sobre la privada. En último lugar, la desconexión efectiva se dejó sentir de manera inmediata al producirse dos fenómenos adversos a nuestro modo de ver. En Galicia, mediante las directrices de planeamiento de la Administración del Estado, se produjo un modelo de desarrollo económico que causó un *efecto barrera*. La explicación es clara. Mientras que el desarrollo económico dirigido por los estamentos del Estado fue impulsado en la fachada litoral, y en ella, en dos cuadrantes entre sí desconexos, las provincias del interior no llegaron a disfrutar de la dotación económica para corregir la fuerte dependencia del sector agrario. A este efecto, cabe tener presente que el modelo de desarrollo regional propuesto por la Administración Central preveía la dotación de Planes Regionales Específicos para incentivar el desarrollo económico regional, los cuales servirían para reforzar el diseño de preferente industrialización.¹⁷ La dotación de Planes Regionales Específicos estuvo reservada a dos áreas litorales (Gibraltar y las Islas Canarias) y a otra del interior (Tierra de Campos), mientras que Galicia no llegó a disfrutar de esta condición, aun cuando los desajustes intrarregionales en ella detectados eran evidentes, como fueron los movimientos poblacionales.

Por otra parte, el desarrollo regional estuvo descentralizado por registrarse un claro retraso en la dotación de inversiones en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones, lo que, junto a las dificultades topográficas en las relaciones interregionales, desencadenó la compartimentación interna del territorio, así como la escasa difusión del desarrollo económico. Con referencia a lo dicho en último lugar, la implantación completa del ferrocarril¹⁸ en Galicia era un tema todavía reciente,¹⁹ como también lo era la inexistencia de una vertebración adecuada entre la vertiente septentrional de la región y la meridional.²⁰ Las ciudades de Vigo

¹⁷ Díaz Fernández, J. A. (2023). Desarrollo regional y crecimiento descentralizado, en Díaz Fernández, J. A. y Prada Rodríguez, J. Las políticas de desarrollo regional. Del desarrollismo a la consolidación democrática. Edit. Síntesis.

¹⁸ Díaz Fernández, J. A. (2002). *El tren en Galicia. Aproximación a la política ferroviaria: su contribución al desarrollo regional*, pág., 87 y sig., Edit. Diputación Provincial de Pontevedra. Pontevedra.

¹⁹ Díaz Fernández, J. A. (2002). *La participación del transporte ferroviario en Galicia en el marco de la operatividad de un sistema de transporte intermodal e integrado: claves y perspectivas*, pág., 273-302, en López Iglesias, E. & Ares Fernández, J. (eds.) *II Congreso de Economía de Galicia*. Edit. Universidad de Santiago. IDEGA. Santiago.

²⁰ Díaz Fernández, J. A. (20002). *La oferta pública de transporte ferroviario en Galicia: contribución al desarrollo de la economía regional*, en: VV.AA. XXVIII Reunión de Estudios Regionales. *Desarrollo Sostenible en la Europa de las Regiones*. Edit. AEER. Universidad de Murcia.

y A Coruña acusaron un profundo localismo en lo que afecta al desarrollo económico regional, no experimentando un proceso de complementariedad adecuada hasta que se propuso, en el marco del Plan PANE, la construcción de la Autopista del Atlántico AP-9. Pero este instrumento de conexión Galicia Norte con la Sur, data del año 1973 y no se concluye el tramo A Coruña-Vigo hasta 1992, por no subrayar el tramo que faltaría para comunicar a Ferrol finalizando en el 2003 (Fene-Ferrol). Por otra parte, la conexión de Vigo con la frontera portuguesa se demoró hasta los últimos compases del primer trimestre de 2004, y ello aun cuando los niveles de demanda regular de viaje generados o atraídos a ambos lados de la frontera aconsejaban la agilización en la conclusión de los plazos de la conexión de la Eurorregión Galicia-Región Norte de Portugal por una vía de elevada capacidad de carga.

2. Metodología

En la presente investigación se ha estudiado la planificación económica propuesta por la Administración del Estado para tratar de alcanzar una economía abierta y romper así con el paradigma de la economía autárquica. En este sentido, se ha consultado el Plan de Estabilización Económica Nacional 1959-1961, así como los Planes Económicos y Sociales y las propuestas inversoras ejecutadas en los mismos. Por ello, en la investigación propuesta se ha podido manejar indicadores cualitativos y cuantitativos para tratar de estudiar los efectos de las políticas nacionales orientadas a procurar el desarrollo económico regional descentralizado.

2.1. La política de desarrollo regional y los incentivos financieros para los territorios regionales: oportunidades para la inversión

Los incentivos fiscales y financieros, así como la dotación de infraestructuras en las zonas a desarrollar, tenían por finalidad construir economías aptas para atraer nuevas localizaciones y actividades que reforzasen el sistema, como lo serían las inversiones en sistemas de transportes. Por tanto, en los modelos de análisis más clásicos, las inversiones en ejes de transporte son síntomas claros del impulso que la planificación económica le profiere al desarrollo regional. Por tal causa, los ejes de comunicación aun debiendo responder al expreso deseo de propagación de la actividad económica, tienen que considerar que la traza de los mismos se encuentra condicionada por los caracteres del marco físico y geográfico en el que se enclava.²¹ Así pues, se llega a determinar un itinerario por el cual se puede pasar frente a aquellas medidas de mayores grados de complejidad que en ocasiones eran inviables por su carestía.²² Como resultado de este enfoque, los ejes de comunicación se erigen en los nodos impulsores de la industrialización y el crecimiento urbano sobre las áreas dotadas de mayor conectividad y accesibilidad interterritorial²³ A la par que estos juicios recogen la importancia que para el desarrollo regional encierra la dotación de infraestructuras de transportes y comunicaciones, no se alcanza a despejar del todo el interrogante de si es la inversión pública quien propicia la posibilidad de alcanzar los mayores niveles de crecimiento económico. Expresando este planteamiento en un sentido inverso al anterior, la formulación podría ser aquella que tratase de conocer si un incremento de la disponibilidad de renta lograda ahora por otros factores (ajenos a la inversión pública), conduciría a que el territorio conociese una inversión de infraestructuras públicas deducidas de los recursos generados. Comenzando por

²¹ Pottier, P. (1963). *Axes de Communication et developpement economique*. Revue Economique. Jarnier.

²² Isard, W. (1960). *Methods of Regional Analysis: An introduction to Regional Science*, Edit. M.I.T. Press. Isard, W. (1965) *Location and space-economy, a general theory relating to industrial location, market areas, land use, trade and urban structure*. M.I.T. Press,

²³ IDASA (1976). *La autopista del Atlántico y sus efectos en el desarrollo de Galicia*. A Coruña.

lo primero, las opiniones autorizadas de Biehl abogaban abiertamente por la necesidad de tratar de determinar el conjunto de indicadores que definían las potencialidades de desarrollo de un territorio regional dado.²⁴ Entre la naturaleza de los mismos, el autor se detenía en el estudio de cuatro. En primer lugar, consigna en una consideración generalista, la dotación de infraestructuras, “las cuales tienen una considerable influencia sobre los agregados macroeconómicos regionales.” En segundo lugar, situaba a las infraestructuras de transporte juntamente con las de comunicación. La relevancia de éstas había que encontrarla en que ambas disfrutaban de los mayores niveles de correlación existentes con la renta y los niveles de ocupación laboral. Seguidamente, y entramos ya en la tercera característica, hacía alusión a que “las infraestructuras de transporte reflejaban una mayor incidencia sobre el indicador de la renta por superficie que renta per cápita.” Ponía cierre a las reflexiones con la aportación de la correlación mantenida entre la infraestructura, por una parte, y la renta regional y el empleo de la otra. Efectivamente, el autor coincidía con la generalizada opinión de los analistas que explicitaban que existe una relación directa entre la población ocupada total y la dotación territorial de infraestructuras de transporte. Pero, además, según el autor,²⁵ “hay una mayor correlación con indicadores de renta relativa que con la absoluta.” El análisis de los indicadores formulados por Biehl se refería, por este orden, a la infraestructura; la situación geográfica; las aglomeraciones urbanas; y la estructura sectorial del tejido productivo que individualizaba a cada territorio regional en particular. En consecuencia, el planteamiento de Biehl respondía a la defensa de la tesis²⁶ de que “existe un grupo especial de recursos caracterizados por su carácter eminentemente público que determina la renta, la productividad y el empleo potenciales”.

2.2. La inversión pública en desarrollo regional con cargo a los Polos de Desarrollo: la problemática territorial del crecimiento descentralizado

Al tratar de correlacionar las tesis con las que había participado el esfuerzo inversor efectuado en materia de inversiones públicas en infraestructuras de transportes y comunicaciones, según lo propuesto por los autores indicados, apreciamos como la ejecución del gasto público programado en Galicia dio origen al mencionado efecto barrera al tratar de articular interna y externamente el territorio. A título de ejemplo, baste con indicar que la génesis del efecto barrera se aprecia con nitidez al examinar que se ha producido una desigual correspondencia entre la inversión pública programada por capítulos del gasto y la aplicación territorial del gasto público. Esto es, al examinar las partidas del gasto asignadas a cada uno de los capítulos contenidos en el marco de la planificación se aprecia como las más elevadas dotaciones presupuestarias se ejecutaron en favor de los territorios regionales más desarrollados. Aún más, si se localizase geográficamente la ejecución del gasto se advertiría como el grueso del esfuerzo inversor ha sido efectuado en los entornos de los principales centros económicos gallegos. Por el contrario, las partidas ejecutadas en el resto de los centros urbanos, casos de Lugo y Ourense, fue mucho más reducido. En línea con lo apuntado, si se tratase de analizar cuáles han sido los espacios del conjunto gallego que han totalizado las más elevadas partidas

²⁴ Biehl, D. (Edit.) (1986) *The contribution of infrastructure to regional development*. Área de Política Regional. Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas. Biehl, D. (1986) *Infraestructuras y desarrollo regional*, op., cit., pág., 293-310, en: *Papeles de Economía Española*, núm., 35. Edit. Fundación FIES. Madrid. Biehl, D. (1991) *The Role of Infrastructure in Regional Development*, pág., 9-35, en: Vickermann, R. W. (Edit.) *Infrastructure and Regional Development*. Londres. Biehl, D., Niegsch, C., & Nimmermann, P. (1999) *Las infraestructuras según el enfoque del desarrollo regional potencial: análisis teórico y empírico*, en Castells, A. & Bosch, N. *Desequilibrios territoriales en España y Europa*. Edit. Ariel.

²⁵ Biehl, D. (1986). *Informe del grupo de estudio de las infraestructuras de la C.E.* Los análisis se recogen en la obra *The contribution of infrastructure to the Regional Development*, op., cit.

²⁶ Biehl, D. (1986). *Las infraestructuras y el desarrollo regional*, op., cit., pág., 293-310. *Papeles de Economía Española* núm. 35. Fundación FIES.

presupuestarias en materia de infraestructuras de transporte, advertimos como los seleccionados son, a una considerable distancia de la inversión efectuada en los principales centros económicos de Galicia, los destinados a proferir una articulación territorial con los anteriores.²⁷ Por tal causa, las áreas que han disfrutado de la prioridad en la ejecución de las partidas del gasto público en infraestructuras de transporte son aquellas que funcionan internamente en Galicia a modo de conexión territorial a escala intrarregional e interregional. Al pretender formular este aserto en análogos términos, cabría indicar que el esfuerzo inversor programado se ha ejecutado sobre aquellas zonas que se constituyen en los itinerarios territoriales destinados a fomentar la conectividad territorial a los principales centros económicos gallegos. La localización concreta de la inversión en unos territorios en detrimento de otros hay que tratar de explicarla en virtud de los diferentes niveles de accesibilidad que les reporta a los principales centros económicos regionales la conexión por unas áreas u otras. En paralelo, también cabe indicar aquí a los costes que origina la generación de una determinada infraestructura por un determinado lugar por causa de los condicionantes topográficos. En último término, las áreas que tienden a beneficiarse de las inversiones presupuestarias en transportes funcionan, respecto a las sinergias económicas originadas en los principales centros de decisión económica, a modo de zonas de descongestión y difusión económica, al posibilitar la génesis de los spillover effects (efectos derrame).²⁸ El rol que desempeñan estas áreas dentro del esquema de los flujos generados o atraídos por los principales centros económicos de decisión, es que se constituyen en itinerarios de tránsito y áreas de conexión. Ni que decir tiene que es la carretera el tipo de infraestructura de transporte que totaliza los niveles hegemónicos de inversión en las partidas del gasto, por cuanto esta malla de comunicaciones es la que permeabiliza en mayor grado el territorio. Los valores de la tabla nº 1 las acciones inversoras propuestas por el MOPU para el territorio nacional. Los registros nos muestran el esfuerzo inversor efectuado en La Coruña y su Área Metropolitana, en Vigo y su Área Metropolitana, así como en Vilagarcía de Arousa. El esfuerzo inversor había logrado la creación de un tejido productivo importante en Vigo (85 empresas) y en La Coruña (62 empresas). La dinamización empresarial en Vilagarcía de Arousa había sido mucho más modesta (21 empresa). Si examinamos el valor de las subvenciones estatales ejecutadas apreciamos como la inversión efectuada en Vigo había sido muy relevante para Galicia (220,48 millones de ptas). La Coruña había tenido un esfuerzo inversor público considerable (105,18 millones de ptas). Por su parte, la afluencia de capital público invertido en Vilagarcía de Arousa (23,93 millones de ptas) había sido mucho más modesto. Los valores de la inversión ejecutada en Galicia se encontraban muy lejos de la implementada en Huelva (2.437, 47 millones de ptas), Burgos (807, 02 millones de ptas), Sevilla o Córdoba, ambas con inversiones públicas por encima de los 300 millones de ptas. El papel de la inversión privada había resultado muy destacable para todos los Polos de Desarrollo. En Galicia la ejecución de capitales privados efectuados en La Coruña había totalizado los 12.802,96 millones de ptas. El caso de Vigo era un poco más bajo (9.636, 77 millones de ptas). Por último, Vilagarcía de Arousa totalizaba una inversión privada mucho más modesta: 1.106, 29 millones de ptas. La inversión de capitales privados en Galicia distaba mucho de la acaecida en territorios como Huelva; Oviedo; Valladolid; Burgos.

Para terminar, merece que nos detengamos en el impacto que las inversiones públicas y privadas han ocasionado sobre la estimulación del empleo. La Coruña había conocido una relevante dinamización económica, toda vez que el empleo creado se había cifrado en 5.045

²⁷ Díaz Fernández, J. A. (2002) *La planificación de la dotación de capital público en materia de transportes y comunicaciones en el Galicia, op., cit.*

²⁸ Cantwell, J. (1988) *The Reorganisation of European Industries after Integration: Selected Evidence on the Role of Multinational Enterprise Activities*, pág., 25-50, en: Dunning, J. H. & Robson, P. (Edit.) *Multinationals and the European Community*. Basil Blackwell inc. Oxford.

trabajos. Para el caso de Vigo el valor era más del doble: 13.749. Vilagarcía de Arousa había alcanzado unos valores más modestos 2.818 trabajos. Ahora bien, el volumen de empleo generado en Galicia pasaba a ser más considerable que el totalizado en otros Polos de Desarrollo que habían tenido mucha mayor inversión pública y privada (Huelva, Oviedo, Córdoba, etc.).

Tabla 1. Acciones inversoras en materia regional a cargo del MOPU. Inversiones y subvenciones en millones de ptas. corrientes a 31 de diciembre de 1978.

Acciones inversoras	Inversión privada	Subvención estatal percibida	Generación de empleos	Total de empresas funcionando
Burgos (1964-1974)	22.242,87	807,02	12.821	194
Córdoba (1970-1976)	11.013,97	305,32	1.560	45
La Coruña (1964-1971)	12.802,96	105,18	5.045	62
Granada (1970-1976)	11.294,36	76,18	1.564	31
Huelva (1964-1974)	50.336,12	2.437,47	7.712	95
Logroño 1972-1981)	16.707,45	291,39	4.702	36
Oviedo (1970-1980)	38.304,54	192,56	6.068	103
Sevilla (1964-1970)	9.522,10	318,99	10.038	97
Valladolid (1964-1970)	29.727,04	177,50	20.367	70
Vigo (1964-1971)	9.636,77	220,48	13.749	85
Vilagarcía de Arousa (1972-1974)	1.106,29	23,93	2.818	21
Zaragoza (1964-1969)	10.075,91	185,51	8.792	130
Inversión total de los Polos	213.770,38	5.141,53	95.236	969

Fuente: Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo. MOPU. Elaboración Propia.

2.3. La conectividad territorial y su efecto en el desarrollo regional: las dificultades territoriales en la inversión pública

Una vez que ha sido explicada la génesis de la aparición del *efecto barrera*, ocasionada por el desigual nivel de gasto público que conoce cada zona del territorio gallego, únicamente resta que le aportemos al comentario unas breves notas a propósito de determinar cómo se deja sentir este fenómeno sobre los niveles regulares de la demanda de movilidad. En primer lugar, el *efecto barrera* existente por causa del desigual nivel de inversión presupuestaria que se aplica a unas áreas regionales y otras. Así, este indicador tiende a indicarnos como caen los registros de la demanda de desplazamiento alcanzados entre los principales núcleos urbanos. La razón que se puede argumentar de manera directa pero no la única es la que nos indica cómo unas

determinadas zonas disfrutarán de unos estándares de accesibilidad territorial superiores a aquellas en las cuales el esfuerzo inversor en materia de transportes es más bajo.

En resumidas cuentas, al valorar las ratios referidas a los registros regulares de la demanda de movilidad, así como también a los parámetros de calidad con los que una vía comercializa su prestación de servicio, descubrimos la existencia de un acentuado enclavamiento territorial que ha venido acusando la demanda de transporte de las dos ciudades interiores gallegas, habida cuenta de que los respectivos registros de movilidad con matriz de viaje O-D fijada entre Lugo y Ourense presentaban un valor diario de la demanda de movilidad muy bajo. Este fenómeno también era especialmente perceptible en las relaciones a establecer entre Santiago y las ciudades atlánticas de A Coruña y Vigo, ya que Santiago estaba desempeñando entre ambas el papel de enlace, cuando debería haber ejercido más bien la funcionalidad de ciudad de equilibrio y compensación territorial para las relaciones a establecer en la fachada atlántica, así como también entre la misma y las áreas del interior regional.

2.4. Las acciones programáticas del I Plan de Desarrollo Económico y Social para el desarrollo regional

La Administración Central trató de enmendar los desajustes detectados en las políticas de desarrollo regional del I Plan de Desarrollo Económico y Social al aplicar un conjunto de medidas²⁹ correctoras y que al mismo tiempo garantizaran la continuidad de la etapa planificadora.³⁰ Entre las principales líneas económicas que marcaban el I Plan de Desarrollo Económico y Social figuraban en la planificación aquellas que abogaban abiertamente por la consecución³¹:

- 1) Máximo crecimiento del producto nacional.
- 2) Equitativa distribución de la renta.
- 3) Flexibilidad del sistema económico. Se pretendía garantizar la ley de la oferta y la demanda en un contexto de competencia, también el acceso al empleo, etc.
- 4) Equilibrio económico.
- 5) Pleno empleo.
- 6) Progresiva integración de la economía mundial.

Tal vez uno de los principales centros temáticos que la inversión del Estado originó en el contexto de los Polos de Desarrollo pertenecientes al I Plan de Desarrollo Económico y Social, haya sido la instrumentación, en Vigo y A Coruña, de dos importantes polígonos industriales. En efecto, a través del Decreto 2428/1965 y 2429/1965 de 14 de agosto se creaban los polígonos industriales siguientes: Sabón-Arteixo (A Coruña) sobre una extensión de 425 has. y Porriño (Vigo), ocupando otra de 600 has.

²⁹ Fuentes Quintana, E. *España, una sociedad en pleno desarrollo*. *Progress*, 2(50). En opinión de este autor, el objetivo capital del I Plan de Desarrollo Económico y Social no era otra cosa que tratar de alcanzar la expansión económica de España. Sánchez Lissén, R. (1997). *El profesor Fuentes Quintana ante tres cambios fundamentales de la economía española*. Edit. Fundación Caixa Galicia.

³⁰ A través del *Decreto Ley 18/1967* se prorrogaba el I Plan de Desarrollo hasta la definitiva aprobación del II Plan previsto para 1968.

³¹ Para concluir, únicamente resta señalar que los análisis propuestos por Fuentes Quintana, E., referidos al *II y III Plan de Desarrollo Económico y Social*, pueden seguirse igualmente en la obra de Sánchez Lissén, *op. cit.*, pág. 270-275.

El Polo de Desarrollo de A Coruña³² estaba espacialmente localizado sobre los términos municipales de A Coruña, Arteixo y Culleredo, ocupando un área de 19.000 has. Presentaba una vocación productiva intensiva en capital (Fenosa, Genosa, Petrolíber, etc.³³), mientras que el de Vigo se desarrollaba entre esta ciudad y Porriño, ocupando una extensión 17.000 has. e incluyendo una de la Zonas Francas españolas, con el alojamiento de la empresa Citroën Hispania que supuso un importante efecto sobre el empleo.³⁴

El modelo de desarrollo regional propuesto por la Administración Central en el marco del Decreto de Ordenación Económica o, como comúnmente es conocido, el Plan de Estabilización de la Economía Nacional 1959-1961, proponía el impulso del desarrollo y la reactivación de la economía española. Una consecuencia de este proceder venía a ser la dotación de Zonas Francas. Estas áreas estaban destinadas a contribuir al proceso industrializador de Galicia a fin de que se lograra posibilitar el freno a la sangría migratoria que con origen en Galicia se dirigía hacia el exterior de su territorio. De otra parte, el paquete de medidas inversoras que acompañaban a la dotación de estas áreas impulsoras del desarrollo industrial pretendía generar un tejido socioproductivo capaz de dinamizar el proceso industrializador en el marco del territorio gallego. La aprobación de la Zona Franca de Vigo se llevó a efecto en el Consejo de Ministros de 22 de octubre de 1954. Posteriormente, fue mediante la aprobación de dos Decretos: 23-XI-1956 y 23-XII-1959 por los que se procedía a la reserva suelo para la ejecución de una planta comercial de la Zona Franca de Vigo en el lugar de Alcabre, instalación ésta que sería recogida en el planeamiento municipal de 1971.

Los resultados que arrojan los Polos de A Coruña y Vigo en lo referente al volumen de empleo y al total de empresas funcionando, son bien diferentes. De entrada, fue el Polo de Desarrollo de Vigo el que comportó una mayor incidencia sobre la generación de empleo y tejido productivo, como lo muestra el hecho de haber creado un total de 13.749 empleos y 85 empresas en funcionamiento.³⁵ El Polo de Desarrollo de A Coruña, por su parte, únicamente generó 5.045 empleos y un total de 62 empresas.³⁶ Para poder comprender adecuadamente la desigual incidencia que los Polos de Desarrollo de A Coruña y Vigo han tenido, y su escasa difusión dentro del territorio gallego, cabe indicar que los resultados que se han conocido hay que encontrarlos en la débil capacidad de transformación e incentivación que éstos han ocasionado en Galicia. En este sentido, la incapacidad de los Polos de Desarrollo era un hecho que incidía más sobre la propia estructura económica del tejido productivo gallego sostenía Nieto y Álvarez Uría (1975, p.60).

“(…) prácticamente sólo se han obtenido resultados en cuanto a ampliación y mejora de instalaciones de industrias preexistentes que se decidieron a ampliar su volumen de producción o mejorar sus técnicas, y en la creación de pequeños y medianos establecimientos para los que existían atractivos locales, pero generalmente desligados

³² Díaz Fernández, J. A. Política de desarrollo regional en Galicia: La encrucijada del desarrollo territorial, en *Revista Human Review*. pp- 1-14. <https://doi.org/10.37467/revhuman.v11.4255>

³³ Sequeiros Tizón, X. G. (1986) *El desarrollo económico en Galicia. Industrialización y mercado interior*, pág., 202. Edit. Universidad de Santiago de Compostela.

³⁴ Taboada Arceo, A. (1966). *Galicia económica y Social. ¿Cómo es? ¿Cómo puede ser?* Edit. Cámara de Comercio Industria y Navegación de A Coruña.

³⁵ Rull Sabater, A. (1983). *Política económica de España. Aproximación histórica*. Edit. Istmo.

³⁶ Nieto y Álvarez Uría, A. (1975). *Galicia en el III Plan De desarrollo. Ciudad y Territorio*, pág. 60. 1/2/1975. Ministerio de Fomento. Madrid.

de otros procesos productivos industriales. Por este motivo, el efecto de los Polos no ha trascendido al resto de la región.”

La elección del emplazamiento territorial del Polo de Desarrollo de Vigo,³⁷ por parte de la Administración Central, había sido como consecuencia de que desde 1955 Vigo era un núcleo urbano muy dinámico. En paralelo, esta ciudad disfrutaba de notorias ventajas desde sus recursos naturales (disponibilidad de grandes cantidades de agua y energía), así como también en el escenario socioeconómico de esta ciudad: presencia de la Zona Franca y notable desarrollo industrial de la economía pesquera.

3. Resultados

La puesta en funcionamiento de un modelo de desarrollo económico regional descentralizado estaba llamado a originar un crecimiento sustentado en las potencialidades de desarrollo endógeno de las regiones españolas. La apertura hacia los mercados exteriores originó nuevas oportunidades y una óptima competitividad vía precios. Así, las economías internacionales tendieron a aprovechar las ventajas económicas y fiscales que había ofertado el nuevo sistema económico español (liberalización económica) para originar la afluencia de capitales: inversión extranjera directa. La Administración Central había tratado de lograr un modelo de crecimiento económico regional descentralizado. Para ello, había definido la ejecución de Polos de Desarrollo destinados a impulsar las economías regionales con la generación de inversiones en infraestructuras, generación de empleo y tejido productivo regional.

3.1. El II Plan de Desarrollo Económico y Social y la instrumentación de una política de desarrollo regional descentralizada

Sin embargo, y contrariamente a lo que cabría de esperar, las medidas adoptadas siguieron estando dominadas por una acentuada línea continuista donde eran visibles las actuaciones centralistas de la Administración.³⁸ El II Plan de Desarrollo Económico y Social aportaría como línea más novedosa la voluntad de alcanzar un mayor nivel de participación de las administraciones locales en el ejercicio de la planificación, a fin de que el modelo de descentralización del desarrollo económico favoreciese de manera eficiente a los municipios. El nuevo cariz que adquirió la inclusión de las entidades locales en la nueva estructura programática queda patente una vez que los representantes políticos de los municipios se encontraban personados como parte en las ponencias y comisiones de redacción del Plan, así como tuvieron acceso a los distintos medios de colaboración. Pero en el resultado de esta propuesta de actuaciones persistió una inercia gestora de semblante centralista. En consecuencia, el paquete de inversiones que deberían ser realizadas en el seno de las administraciones locales, siempre estuvo condicionado por la supervisión del Estado. Además, tampoco reconocía la Administración Central a los entes locales como los agentes idóneos para participar en el desarrollo de sectores claves para la economía.

Desde la perspectiva que el II Plan de Desarrollo Económico y Social debía comportar al desarrollo regional de Galicia, merecen ser destacadas las amplias expectativas que la inversión pública confería al proceso de modernización de su estructura productiva. De una parte, el II Plan de Desarrollo establecía los siguientes objetivos económicos y sociales para el sector agrario:

³⁷ Souto González, X. M. (1990). Vigo. Cien años de historia urbana (1880-1980). Edit. Galaxia. Vigo.

³⁸ Richardson, H., *op. cit.*, pág., 122, al analizar la incidencia del II Plan Económico y Social.

1) Necesidad de incrementar la productividad y las rentas, así como mejorar la “distribución geográfica” y personal de éstas.

2) Tratar de elevar el nivel de vida de este sector a un ritmo más acelerado que el de los restantes, para incrementar el bienestar económico y social de la población integrada en el mismo.

3) Proponer “una acción intensiva en las infraestructuras, implementando reformas, mejoras en los regadíos” (...) y el “acondicionamiento de núcleos de población rural para tratar de equipararlos a los núcleos urbanos.”

3.2. Las aplicaciones de la inversión en política de desarrollo regional con cargo al II Plan de Desarrollo al territorio de Galicia

Integrando cada uno de estos considerandos en la estrategia que la política regional debía reportarle a Galicia, resulta lógica la pretensión de dinamizar el desarrollo económico y social de un modo acelerado. En estos mismos términos, y para las repercusiones que el II Plan le significaba a Galicia, se expresaba Taboada Arceo (1969), toda vez que constataba que esta política de desarrollo regional pretendía “impulsar el crecimiento rápido del producto regional bruto de Galicia y de la renta per cápita de sus habitantes.”³⁹ En opinión de Taboada Arceo (op., cit., p-23) la estrategia de desarrollo regional pasaba por recurrir a una “intensificación y mejora de las comunicaciones entre la región y el resto de España y las provincias gallegas entre sí, e incrementando la educación y la formación profesional.” En paralelo, al formularse el autor el interrogante ¿Qué hace falta para sacar a Galicia de su postración?, exponía varias soluciones que en demandaba Galicia a finales de los años 1960 (Taboada Arceo, op., cit: p. 27). Así, cabe indicar el interés que en el autor despertaba el cumplimiento del art. 37. Efectivamente, señalaba que era menester “dictar normas que permitan una colaboración más intensa con las Corporaciones Locales y Entidades Sociales en las acciones programadas”. Desde el plano de las inversiones en infraestructuras de transportes y comunicaciones el autor señalaba que era preciso “formular un programa regional de las obras de infraestructura a realizar por el sector público.” En esta dirección, Taboada Arceo (op., cit., pp. 27-30) formulaba abiertamente la solicitud concesiones para el desarrollo de Galicia: “la solicitud al Gobierno de la delegación parcial o total de las obras de infraestructuras”.

Resultaba, entonces, de capital relevancia que la Administración Central dispusiese de una adecuada instrumentación para llevar a efecto la planificación. Ciertamente, el Plan establecía que la actuación del Estado debía estar referida a la mejora del nivel de vida de todas aquellas regiones de baja renta entre las que, como es obvio, se encontraba Galicia. Para citar algunas de las interpretaciones más representativas, señalaremos la necesidad de fomentar la industrialización gracias a la dotación de polos de desarrollo, polos de promoción y polígonos industriales. El Estado atendería las necesidades infraestructurales en aquellas zonas de preferencia industrializadora. El cierre del conjunto de medidas que merecen un esbozo particular estaba centrado en la formulación de un objetivo de amplio contenido programático, y a la vez de ambiciosa ejecución. Asimismo, la actuación del Gobierno pretendía la modernización y racionalización de los servicios. Resumiendo, el propósito no era otro que la colaboración y coordinación entre administraciones públicas (Administraciones Provinciales, Entidades Sindicales y las Corporaciones Locales), para refrendar el fin propuesto en la programación de acciones que perseguían el desarrollo regional.⁴⁰

³⁹ Taboada Arceo, A. (1969). *Galicia dormida ante el II Plan Económico y Social. Proposición abierta a quienes puedan y deben redimir a Galicia de su pobreza*. Edit. Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de La Coruña.

⁴⁰ Taboada Arceo, A., op., cit., pág., 24-25.

Como corolario de lo reflexionado, el II Plan Económico y Social resultó ser más que un modelo de programación tendente a corregir las experiencias negativas del primero, una mera continuidad del mismo. Por tanto, en el nuevo Plan quedaron recogidos, más de un modo testimonial que de auténtica gestión, modificaciones puntuales que deberían haber supuesto una mejora en la política económica regional. Con todo, y cuando las evidencias parecían apuntar a que la política de los Planes de Desarrollo Económico y Social no se había adecuado a la concepción de un desarrollo regional descentralizado, la Administración del Estado puso en marcha el que sería III Plan de Desarrollo Económico y Social.⁴¹ Las actuaciones, una vez más, volvieron a estar caracterizadas por la continuidad centralista del Estado. No obstante, la planificación originó tímidas aportaciones al desarrollo regional. Las inercias planificadoras retomaron el papel que debían desempeñar las administraciones locales, por ser consideradas piezas de singular relevancia en la implementación de una nueva política económica. Atendiendo al conjunto de aportaciones recogidas en el III Plan, resulta singular el grado de concreción de las medidas allí recogidas. Se pretendía impulsar la industrialización como instrumento de actuación regional, una vez que los resultados de los Polos de Desarrollo no habían comportado los resultados previstos. Las actuaciones ahora trataban de corregir la excesiva localización de las inversiones realizadas, para que éstas se efectuasen en amplios espacios de actuación, que serían las Grandes Áreas de Expansión Industrial.⁴² En esta oportunidad, el papel que se le encomendaba a las G.A.E.I.⁴³ era la consecución de una verdadera política regional, para lo cual era preciso actuar en todo el territorio, así como en ámbitos concretos del mismo. Las medidas de actuación estaban dirigidas a difundir la industrialización a base de dotar de infraestructuras productivas a las ciudades para establecer una red urbana jerarquizada y adecuadamente conectada. Es aquí donde reside el propio reconocimiento que la Administración del Estado le dispensaba a la conectividad territorial como instrumento activo que tendería a promover el desarrollo económico regional. El problema fue que no se mejoraron integralmente las condiciones de conectividad que tenían las áreas urbanas de rango superior sobre las restantes de su región, como tampoco, sobre todo en el caso de Galicia, se consideró que el éxito o fracaso que tendrían las G.A.E.I.G. estaría condicionado a la capacidad de atracción y posterior difusión que la estructura productiva requería. La atracción de inversiones y difusión de éstas en el territorio regional sólo podían ser las inversiones en transportes y comunicaciones. Así pues, una vez que se dota a A Coruña de un Polo de Desarrollo apareció el problema de vertebrar la estructura productiva con los principales ejes viarios. La política inversora en infraestructuras trataba alcanzar un sistema de transporte multimodal que fuese adecuado a las características territoriales de cada ciudad. La planificación territorial tenía ante sí el problema de realizar una integración de modos de transporte para dar cobertura al sistema productivo de A Coruña. De una parte, aparecía la necesidad de poner en relación el espacio industrial con el área del puerto. Además, era necesario armonizar el crecimiento urbano y las dotaciones de transportes por carretera y ferrocarril.

Al destacar las principales líneas estratégicas de actuación en materia de desarrollo regional auspiciadas por el III Plan de Desarrollo Económico y Social, comenzaremos por analizar la filosofía del mismo. En efecto, el III Plan de Desarrollo Económico y Social comenzaba definiendo la política de desarrollo regional como uno de los principales considerandos programáticos tendentes a “aspiraciones de justicia y solidaridad que presiden la planificación

⁴¹ El III Plan de Desarrollo Económico y Social fue aprobado por la *Ley 22/1972 de 10 de mayo* para el horizonte 1972-1975.

⁴² Galicia se benefició de las iniciativas recogidas en el III Plan de Desarrollo Económico y Social al crearse mediante el *Decreto 2.414/1973 de 28 de septiembre la Gran Área de Expansión Industrial de Galicia*. (G.A.E.I.G.)

⁴³ Díaz Fernández, J. A. (2023). op., cit., pág., 57-58.

española”. Esto es, la política de desarrollo regional se constituía en una pieza importante en la lucha por alcanzar el objetivo del desarrollo económico y social. Se consideraba, por consiguiente, que la consecución de este propósito sólo sería posible⁴⁴ “en un contexto espacial adecuado (...) para llegar a alcanzar “una mejora profunda de las condiciones de vida que permita a cada español desplegar su personalidad en condiciones óptimas y con auténtica igualdad de oportunidades.”

En síntesis, a tenor de lo formulado queda al descubierto la existencia de un aspecto que requiere nuestro interés más directo: el ámbito espacial. En efecto, la nueva política de desarrollo regional contenida en el III Plan estaba llamada⁴⁵ a ser “el cauce que permita evitar las excesivas diferencias en el nivel de vida de las distintas provincias españolas y, sobre todo, superar las discriminaciones actuales entre formas de vida en el campo y en la ciudad”. Así, la planificación se formulaba en base a los objetivos siguientes:

- 1) Constituir unas líneas de actuación que impulsasen la concreción de “un todo coherente.”
- 2) Realizar un borrador previo para proceder al diseño de los objetivos de la nueva política de desarrollo regional. Esta medida pretendía que una vez concluido el horizonte programático resultase posible la valoración final de todo el conjunto.
- 3) Tratar de alcanzar el mayor crecimiento posible del producto nacional, gracias a una óptima asignación de los recursos productivos en el territorio.
- 4) Reducir las diferencias interregionales en los niveles de crecimiento económico y de bienestar.
- 5) Mejorar la integración de las economías regionales entre sí para lograr la consecución de una economía nacional más solidaria.
- 6) Poner en funcionamiento medidas correctoras que trataran de enmendar la desigualdad de oportunidades de empleo entre las diversas regiones españolas.
- 7) Facilitar una integración más estrecha de España respecto de los mercados internacionales.

El nuevo marco programático que recogía la política de desarrollo regional en el III Plan de Desarrollo hacía preciso una “gran coordinación en la toma de decisiones” que afectasen al propio modelo de desarrollo propuesto. Así pues, para tratar de instrumentalizar estas directrices era menester disponer de unas “estructuras institucionales” que, en última instancia, serían quienes garantizaran la pretendida coordinación de los esfuerzos programáticos. La nueva línea propuesta por la Administración del Estado le reservaba a las “estructuras institucionales” un papel muy destacado en la definición de los fines y programas de desarrollo regional. En efecto, eran estas estructuras institucionales quienes en mejor grado conocían las necesidades reales de desarrollo que cada región estaba demandando. Por tal causa, podemos sostener que los distintos organismos que estaban integrados en las “estructuras institucionales” de las regiones eran: Administraciones Locales, Consejos Sindicales, Cámaras de Comercio, Colegios Profesionales, Universidad, etc.

Una vez definidos los diferentes objetivos a alcanzar, así como los interlocutores, se hacía preciso definir el *modus operandi* capaz de garantizar la consecución de todos y cada uno de los fines fijados con expectativas de éxito.⁴⁶ La Administración del Estado proponía una estrategia estructurada en torno a tres grandes dimensiones, y cuya instrumentación hacía

⁴⁴ III Plan de Desarrollo Económico y Social, *op. cit.*, pág., 171.

⁴⁵ III Plan de Desarrollo, *op. cit.*, pág., 171.

⁴⁶ III Plan de Desarrollo Económico y Social, *op. cit.*, pág., 179-181.

preciso superar tres disyuntivas:

- a) Crecimiento o Bienestar.
- b) Selectividad o Uniformidad.
- c) Concentración o Dispersión.

Efectivamente, la primera disyuntiva: crecimiento o bienestar, se sustanció en favor de una síntesis que contemplase los problemas de desarrollo de las diferentes regiones como problemas interdependientes. En consecuencia, era ésta una posición ponderada, donde no primaba un objetivo frente al otro. Ahora bien, donde sí encontramos contradicción es en la resolución de las dos disyuntivas siguientes. De una parte, la Administración Central había abogado por un tipo de desarrollo selectivo por entender que éste “es no sólo el más conveniente, sino el único que resulta factible.” De otro lado, la política de desarrollo regional apostaba por la concentración de las actuaciones para que se produjese la irradiación y los procesos de innovación en el territorio, cuando realmente lo que se dio fue un desarrollo de estas áreas a costa de las restantes, agudizándose aún más los desequilibrios territoriales. En efecto, esta directriz, una vez concluido el III Plan de Desarrollo, no había sido capaz de lograr la “mejor distribución de recursos a escala territorial, (...) para “asegurar que estos recursos se empleen de forma que mejoren las condiciones de vida de la población⁴⁷.”

4. Discusión

El estudio analiza los planes e informes que fueron aprobados por parte de la Administración española de 1959 a 1974. El esfuerzo inversor efectuado en las diferentes regiones nos permite evaluar los resultados de la afluencia de capitales, la creación de empleo y la génesis de tejido productivo. Así, hace falta revisar más profundamente la planificación del I y III Plan de Desarrollo y los efectos originados en el desarrollo regional de Galicia.

4.1. Las innovaciones instrumentadas con la planificación del III Plan de Desarrollo Económico y Social: sus efectos

Las innovaciones que supuso el III Plan de Desarrollo Económico y Social a la planificación regional no causaron los frutos que de él cabría esperar. La razón no reside únicamente en la de por sí adversa instrumentación de una política de marcada continuidad centralizadora en lo que a actuaciones se refiere. Además, en el horizonte temporal fijado para las actuaciones programáticas contenidas en el seno del Plan (1972-1975), se produjo en España la incidencia de la crisis energética mundial en 1973, donde el Plan ni había previsto una situación económica de tal adversidad, como tampoco existían medidas alternativas capaces afrontarla salvaguardando el diseño de la política regional.⁴⁸ En este sentido, defendía Richardson que el desarrollo regional se dirigía hacia una planificación de carácter más comprensivo, donde se incluía la planificación del sector industrial, la urbanización, así como las líneas estructurales que deberían primar en la implantación de un sistema de transporte e industrialización general.⁴⁹

Los intentos por retomar los esfuerzos planificadores se hicieron patentes cuando la Administración Central propuso la redacción del IV Plan de Desarrollo Económico y Social

⁴⁷ III Plan de Desarrollo Económico y Social, op., cit., pág., 179-181.

⁴⁸ Richardson, H., op., cit., pág., 131 y sig.

⁴⁹ Fernández Fernández (1973). *Instrumentos y medidas regionales en el marco del III Plan de Desarrollo Económico y Social*, pág., 119-120. *Revista de Estudios Agro-sociales* nº 84.

que finalmente no fue aprobado. Una vez que no se logró aprobar la Ley 1 de enero de 1976, que pondría en vigor el IV Plan de Desarrollo Económico y Social, tuvo que recurrirse a la disposición final 18 de la norma que regulaba el III Plan de Desarrollo, para prorrogar su vigencia. De este modo, la Administración se encontraba ante una auténtica encrucijada. Los desajustes de desarrollo regional cometidos por los Planes de Desarrollo hacían necesario instrumentar medidas correctoras en la acción territorial, circunstancia que obligó a la prórroga del III Plan Desarrollo Económico y Social hasta el año 1978, fecha de aprobación de la Constitución Española. En esta oportunidad, la política de desarrollo regional propuesta por el Estado siguió estando caracterizada por las inconcreciones, el escaso carácter vinculante del diseño de las políticas de desarrollo regional, por lo que se produjo una etapa de “acumulación” y de auténtica “inercia.”⁵⁰ Tal vez lo más llamativo de este nuevo estadio sea enfatizar que en este momento cuando se crea una importante red de sociedades que operarían en el desarrollo regional. Su objetivo era incidir en los aspectos en los que había fracasado la política de los Polos de Desarrollo, lo cual explica cómo estas sociedades trataron de actuar en el impulso del desarrollo industrial de las distintas regiones del Estado. Estas sociedades debían velar por el impulso regional del desarrollo industrial e incidir en la mejora estructural del desarrollo productivo. La sociedad que debía corregir los lastres de la política de desarrollo regional de los Polos de Desarrollo en Galicia aparece por vez primera mediante el Decreto 2.182/1972 de 21 de Julio por el que se le encomendaba al INI la creación de una sociedad para el desarrollo industrial de Galicia (S.O.D.I.G.A.).

4.2. La incidencia de la inversión regional a cargo de Polos de Desarrollo: la inversión en Galicia

Una vez estudiada la política de desarrollo regional en el marco de los Planes de Desarrollo Económico y Social, resulta conveniente aproximarnos a los efectos que éstos supusieron en Galicia.⁵¹ No podemos comenzar señalando que el esfuerzo programático no haya sido digno de respeto, pero lo que trunca este proceso fue la auténtica aplicación de estos instrumentos planificadores al territorio nacional en aras de la consecución del desarrollo económico descentralizado. Los problemas que la Administración del Estado internamente le transmitió al programa de los Planes de Desarrollo se dejaron ver con prontitud en la escasa visión que aquella tenía respecto del conjunto regional. Por ser un poco más claros, una expresiva prueba de lo que se señala lo constituye el hecho de que la planificación resultante había puesto en funcionamiento un nutrido elenco de actuaciones programáticas que en aquella época evidenciaban una acentuada línea centralista. En resumidas cuentas, la concreción de la planificación económica regional de la década de los años 1960 dejaba sentir el intervencionismo del Estado al impulsar la definición de su modelo de desarrollo regional.⁵² El I Plan de Desarrollo Económico y Social aportó a Galicia la creación de dos Polos de Desarrollo⁵³ (A Coruña y Vigo) que tratarían de introducir el proceso de industrialización preferente para la nación en el seno de las principales áreas urbanas regionales.⁵⁴ Uno de los principales problemas con los que se encontró el modelo propuesto de planificación regional fue que la Administración Estatal seleccionó antes los Polos (su ubicación preferente en el

⁵⁰ Gómez Barahona, A., *op. cit.*, pág., 95.

⁵¹ Pena Trapero, X. B. (1974). *Galicia e os plans de Desenvolvemento*. Edit. Sept. Pontevedra.

⁵² Clinard, M.B. (1963) *Sociology of deviant Behavior. Review*. Edit. New York, en: Holt Rinehart & Winston”. Comyns Carr, R. (1967) *The outlook for Spain's economy. The World Today*, 23(1). Los polos no han sido un fracaso, ya que han logrado atraer industrias a las ciudades en que se asientan, pero no en la cantidad que se esperaba” (pp. 53-54).

⁵³ Pereiro Alonso, J. L. (1981). *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*. Edit. C.O.A.G.

⁵⁴ Richardson, H., *op. cit.*, 144 y sig.

territorio del Estado) que el necesario diseño programador para las regiones en los cuales éstos debieran localizarse. En efecto, sostenía Richardson que “si la localización del Polo resultaba estar en una región atrasada, esto era considerado como una ventaja adicional.” Los polos fueron considerados en España como un instrumento espacial para promover la industrialización de la economía española y las políticas han prestado una atención especial a desarrollar complejos industriales de gran escala en los Polos”. Así pues, la política de los Polos en España había sido considerada más una “estrategia del desarrollo regional y de planificación sectorial”, que un auténtico “instrumento capaz de desarrollar las regiones más atrasadas del país” (Richardson, op., p.140). En consecuencia, la elección de Vigo y A Coruña venía a justificarse conjuntamente. En efecto, entendía Richardson que las directrices de desarrollo regional para Galicia debían estar destinadas a reforzar la fachada atlántica, con la expectativa de que se produjese “una difusión del crecimiento que irradiase hacia su hinterland”. Por tal causa, entendía Richardson que las ciudades de Vigo y A Coruña al estar dotadas de “unos puertos naturales excelentes”, podrían “compensar sus respectivos aislamientos y los elevados costes de transporte interior a otras ciudades”. Pero aquí olvidaba la importancia que un desarrollo territorial equilibrado tenía en el ejercicio de la configuración de un sistema de transporte interior capaz de articular, primero, la red urbana dominante de Galicia, e impulsar después, desde la fachada costera hacia el interior regional, el crecimiento industrial complementario a la estructura productiva regional.

En la tabla nº 2 puede examinarse el esfuerzo inversor per cápita efectuado por la Administración del Estado en las regiones españolas para el período 1969-1977. La ejecución de capital público más relevante se había efectuado en Asturias, Aragón y Andalucía. Los registros inversores totalizados por Galicia para el período habían sido muy modestos. En este sentido, la dotación de capitales públicos territorializado por regiones en el período 1969-1977 nos muestra cuáles habían sido los territorios regionales que habían capitalizado la atención de la Administración del Estado. Si se examinan los valores de Castilla y León y se le agrega la inversión efectuada en la entonces área indecisa León, se advierte el importante montante inversor ejecutado en el conjunto del período.

Tabla 2. Esfuerzo inversor per cápita en las regiones españolas.⁵⁵ 1969-1977. Valores en pesetas

Territorio 1	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Andalucía	2.912, 4	3.202, 8	4.078, 0	4.042, ,1	4.026, ,1	5.195, 4	6.012, 1	8.492, 1	10.067, ,3
Aragón	3.365, 3	4.752, 3	4.594, 4	4.468, ,1	4.351, ,6	6.429, 7	7.180, 0	8.101, 5	13.030, ,7
Asturias	8.662, 6	14.603, ,6	11.941, ,6	8.815, ,8	8.419, ,9	13.348, ,2	15.629, ,2	13.392, ,9	23.258, ,1
Baleares	2.705, 2	3.020, 6	3.647, 6	3.844, ,2	3.486, ,5	4.506, 6	6.156, 2	6.277, 9	6.576, 5
Canarias	3.630, 2	4.135, 1	5.090, 2	6.114, ,3	5.246, ,4	6.204, 1	7.630, 4	8.638, 9	13.841, ,8
Castilla y León	3.195, 5	3.281, 8	4.100, 2	4.372, ,4	4.779, ,5	6.116, 4	8.214, 7	8.479, 2	9.648, 4
Castilla- La Mancha	2.537, 0	3.813, 7	4.952, 9	5.619, ,4	5.812, .8	6.702, 8	8.395, 3	7.512, 7	12.233, ,7

⁵⁵ Gobierno de España (1978). Regímenes preautonómicos y disposiciones complementarias. Prólogo de Manuel Clavero Arévalo. Presidencia del Gobierno. Madrid.

Cataluña	2.278, 4	2.760, 9	4.008, 4	3.461 ,1	4.312 ,5	4.381, 6	6.337, 5	5.718, 1	8.430, 7
Extremadura	2.065, 9	2.603, 5	3.311, 9	3.283 ,5	3.843 ,4	4.553, 5	6.007, 4	7.067, 4	11.233 ,6
Galicia	1.877, 5	2.309, 9	3.715, 7	5.397 ,1	4.603 ,7	5.348, 9	5.870, 1	5.529, 6	8.158, 7
Murcia	1.641, 6	1.995, 6	2.458, 7	2.710 ,1	4.668 ,4	6.551, 9	7.289, 0	6.448, 8	8.710, 0
País Valenciano	2.050, 9	2.699, 1	3.169, 5	2.702 ,1	3.492 ,5	3.773, 0	4.380, 3	5.317, 1	6.414, 8
País Vasco	2.469, 5	3.238, 5	3.917, 0	4.146 ,1	3.490 ,8	4.291, 6	5.213, 7	6.693, 9	7.274, 5
Cantabria	2.218 ,9	2.440, 4	3.507, 5	3.641 ,1	3.200 ,8	6.374, 1	7.942, 9	7.518, 5	7.648, 4
León	3.014, 4	3.553, 7	4.878, 8	3.661 ,0	4.977 ,9	6.330, 7	7.050, 4	8.549, 5	11.027 ,8
Madrid	3.647, 9	4.523, 7	5.662, 3	4.448 ,4	6.048 ,9	6.154, 4	7.036, 0	6.337, 2	9.323, 1
Navarra	1.706, 5	1.236, 9	1.800, 4	3.040 ,4	2.407 ,9	4.906, 5	5.991, 3	8.748, 5	5.614, 1
Rioja.	1.847, 4	3.050, 3	3.876, 8	3.842 ,9	4.052 ,9	4.870, 5	6.093, 8	8.625, 4	9.619, 5
Total	3.189, 0	3.848, 0	4.787, 6	5.251 ,3	5.549 ,3	6.723, 7	7.487, 6	8.298, 1	11.546 ,2

Fuente: Ministerio de Economía. Elaboración Propia.

- (1) Los territorios eran los entes pre-autonómicos, así como las áreas indecisas.
- (2) Las áreas indecisas (AI) eran: Cantabria; León; Navarra y La Rioja.

Finalmente, y con referencia a la selección de un nuevo enclave territorial para la localización del III Plan de Desarrollo Económico y Social, en la población de Vilagarcía de Arousa, trataba de reforzar el eje regional de desarrollo Atlántico Ferrol-A Coruña-Pontevedra-Vigo. Esta medida de actuación se daba, en opinión de Richardson, como “estrategia de interrelación” preferente sobre un eje de crecimiento económico en el que estaban fijados destacados “complejos industriales especializados en la industria básica.” (Richardson, op., cit., p. 144).

En la tabla 3 se ha consignado la inversión pública y privada en los territorios regionales implementada por el MOPU. El valor de las subvenciones del Estado en Galicia había sido moderado, según las acuciantes necesidades inversoras que padecía. No obstante, el montante de la inversión privada había registrado unos valores relevantes para el conjunto del período. La generación de empleo en el territorio regional había ascendido a los 10.444 y el total de empresas 104. Ahora bien, cabe indicar que según el nivel de instrucción académica y de cualificación profesional, los tipos de empleo no eran muy cualificados y, por ello, no generarían unas rentas salariales destacables.

Tabla 3. Acciones de inversión regional del MOPU territorializadas por región. Inversiones y subvenciones en millones de ptas corrientes a 31 de diciembre de 1978.

Territorio	Inversión Privada	Subvención del Estado percibida	Generación de empleos	Empresas en funcionamiento
-------------------	--------------------------	--	------------------------------	-----------------------------------

Andalucía (1976-1986)	10.265,90	40,55	1.206	21
Extremadura (1978-1988)	--	--	--	--
Galicia 1974-1984)	69.621,90	2.222,20	10.444	104
Total GAEI	79.887,01	2.262,45	11.650	125
Gibraltar (1965-1980)	53.324,90	16.912,79	6.105	41
Tierra de Campos (1965-1980)	5.442,65	22.937,00	881	10
Inversión total en todos los programas	58.767,55	39.849,79	6.986	51
Canarias (1969-1979)	5.611,08	--	1.760	6
Jaén (1976-1978)	8.081,16	513,05	8.556	90
Valle Cinca (1968-1978)	7.180,49	549,00	549	90
Inversión Total ZPLI	20.872,49	1.062,05	10.865	186

Fuente: Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo. MOPU. Elaboración Propia.

5. Conclusiones

Los esfuerzos por tratar de lograr un desarrollo económico regional descentralizado se pusieron en marcha gracias a la aprobación de los Planes de Desarrollo Económico y Social. Las inversiones presupuestarias realizadas estaban encaminadas a lograr la modernización de las economías regionales. Para ello, se instrumentaron los Polos de Desarrollo en regiones como Galicia. Había que impulsar la articulación del mercado interior español y abrir las economías regionales al exterior. El esfuerzo inversor asignado a los territorios regionales tenía por objetivo tratar de impulsar un modelo de desarrollo económico descentralizado, sustentado en las potencialidades endógenas regionales. Para el caso de Galicia, las actividades productivas que podrían contribuir a impulsar el crecimiento económico habían sido la industrialización del sector marítimo-pesquero, con la transformación de la pesca de gran altura. En paralelo, las actuaciones industrializadoras en el sector de la agricultura y ganadería se orientaban hacia el sector lácteo y hacia el cárnico. La extracción de piedra ornamental (granito y pizarra) para el sector de la construcción contribuyó a impulsar la modernización del sistema productivo del sector secundario. Las actuaciones inversoras con cargo la planificación indicativa del Estado había tratado de impulsar la modernización de la economía española al tratar de liberalizarla para que pudiese acceder a los mercados en condiciones ventajosas: precios competitivos; calidad de los productos; imagen de marca en determinados productos, etc.

6. Referencias

Biehl, D. (1986). *The contribution of infrastructure to regional development*. Área de Política Regional. Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas.

- Biehl, D. (1986). Infraestructuras y desarrollo regional, en *Papeles de Economía Española*, Edit. Fundación FIES.
- Biehl, D. (1991). *The Role of Infrastructure in Regional Development*, en Vickermann, R. W. (Ed.) *Infrastructure and Regional Development*.
- Biehl, D., Niegsch, C. y Nimmermann, P. (1999). *Las infraestructuras según el enfoque del desarrollo regional potencial: análisis teórico y empírico*. Ariel.
- Cantwell, J. (1988). *The Reorganisation of European Industries after Integration: Selected Evidence on the Role of Multinational Enterprise Activities*, en J. H. Dunning, y P. Robson (Ed.) *Multinationals and the European Community*. Basil Blackwell Oxford.
- Cuadrado Roura, J. R. (1981). *La política regional en los planes de desarrollo (1964-1975)*, en (VV.AA) *La España de las Autonomías, Pasado, presente y futuro*. Espasa Calpe.
- Cuadrado Roura, J. R. (1985). *Economía y desequilibrios regionales en España*, en Fernández Rodríguez, F. (Coord.) *La España de las Autonomías*. I.E.A.L.
- Comyns Carr, R. (1967). The outlook for Spain's economy. *The Word Today*.
- Díaz Fernández, J. A. (2002). *El tren en Galicia. Aproximación a la política ferroviaria: su contribución al desarrollo regional*. Diputación Provincial de Pontevedra.
- Díaz Fernández, J. A. (2002). *La participación del transporte ferroviario en Galicia en el marco de la operatividad de un sistema de transporte intermodal e integrado: claves y perspectivas*, en E. López Iglesias, y J. Ares Fernández (Eds.) *II Congreso de Economía de Galicia*. Edit. Universidad de Santiago. IDEGA.
- Díaz Fernández, J. A. (2002). *La oferta pública de transporte ferroviario en Galicia: contribución al desarrollo de la economía regional*, en: VV.AA. XXVIII Reunión de Estudios Regionales. *Desarrollo Sostenible en la Europa de las Regiones*. AEER.
- Díaz Fernández, J. A. (2022). Política de desarrollo regional en Galicia: una encrucijada incierta, *Revista Human Review*, 14, 1-14.
- Díaz Fernández, J. A. (2023). *Desarrollo regional y crecimiento descentralizado*, en J. A. Díaz Fernández, y J. Prada Rodríguez (Eds.) *Las políticas de desarrollo regional. Del desarrollismo a la consolidación democrática*. Síntesis.
- Fernández Fernández, F. (1973). Instrumentos y medidas regionales en el marco del III Plan de Desarrollo Económico y Social, en *Revista de Estudios Agro-sociales*, 84, 119-120.
- Fuentes Quintana, E. España, una sociedad en pleno desarrollo. *Progress*, 2(50).
- Gobierno de España (1978). *Regímenes preautonómicos y disposiciones complementarias*. Prólogo de Manuel Clavero Arévalo. Presidencia del Gobierno. Madrid.
- Gómez Barahona, A. (1991). *La planificación económica regional: Análisis Jurídico*. Ministerio de Economía y Hacienda. Instituto de Estudios Fiscales. Madrid.

- IDASA (1976). *La autopista del Atlántico y sus efectos en el desarrollo de Galicia*. Autopistas del Atlántico.
- Isard, W. (1960). *Methods of Regional Analysis: An introduction to Regional Science*. M.I.T. Press.
- Isard, W. (1965). *Location and space-economy, a general theory relating to industrial location, market areas, land use, trade and urban structure*. M.I.T. Press.
- Nieto y Álvarez Uría, A. (1975). *Galicia en el III Plan De desarrollo. Ciudad y Territorio I/2/1975*. Ministerio de Fomento.
- Pena Trapero, X. B. (1974). *Galicia e os plans de Desenvolvemento*. Edit. Sept. Pontevedra.
- Pereiro Alonso, J. L. (1981). *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*. Edit. C.O.A.G.
- Perroux, F. (1955) Note sur la notion de pole de croissance, en *Économie Applique*, (8-1-2), 307-320.
- Perroux, F. (1950). *Les espaces économiques, en: L'enciclopedia Francaise*. París.
- Tamames, R. (1993). *Introducción a la economía española*. Alianza.
- Tamames, R. (1977). *¿A dónde vas, España? (Quo Vadis, Hispania)*. Edit. Planeta.
- Pottier, P. (1963) Axes de Communicattion et developpement economique. *Revue Economique*.
- Richardson, H. (1976). *Política y planificación del desarrollo regional en España*. Alianza Universal.
- Rull Sabater, A. (1983). *Política económica de España. Aproximación histórica*. Istmo.
- Sánchez Lissén, R. (1997). *El profesor Fuentes Quintana ante tres cambios fundamentales de la economía española*. Fundación Caixa Galicia.
- Sequeiros Tizón, X. G. (1986). *El desarrollo económico en Galicia. Industrialización y mercado interior*. Edit. Universidad de Santiago de Compostela. Santiago.
- Souto González, X. M. (1990). *Vigo. Cen anos de historia urbana (1880-1980)*. Edit. Galaxia.
- Taboada Arceo, A. (1969). *Galicia dormida ante el II Plan Económico y Social. Proposición abierta a quienes puedan y deben redimir a Galicia de su pobreza*. Edit. Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de La Coruña. A Coruña.
- Taboada Arceo, A (1966). *Galicia económica y Social. ¿Cómo es? ¿Cómo puede ser?* Cámara de Comercio Industria y Navegación de A Coruña.

AUTOR:**José Antonio Díaz Fernández**

Universidad de Vigo.

Profesor Permanente Laboral. Departamento: Historia, Arte e Xeografía. Universidad De Vigo. Licenciado en Geografía e Historia. Especialidad: Geografía Aplicada. USC. Premio Extraordinario de Licenciatura. USC. Tesis de Licenciatura: El sistema de transportes y comunicaciones en el Área Metropolitana de A Coruña. USC. Doctor por la USC. Tesis Doctoral: El sistema de transportes y comunicaciones terrestres en el desarrollo regional de Galicia. Premio Extraordinario de Doctorado Graduado en Ciencias de la Educación. USC. Premio de investigación académica Excma. Diputación Provincial de Pontevedra. Libro: El Turismo en Galicia. Excma. Edit. Diputación de Pontevedra.

tonydiaz@uvigo.gal**Índice H:** 8**Orcid ID:** <https://orcid.org/0000-0002-3399-0544>**Google Scholar:** <https://scholar.google.es/citations?user=sFlj9H0AAAAJ&hl=es>