

FLUJOS DE TRAFICO POR CARRETERA Y DINAMICA DEMOGRAFICA EN EL ESPACIO ANDALUZ. DISFUNCIONALIDAD, DESARTICULACION Y DESEQUILIBRIO INTERNO. LINEAS ALTERNATIVAS DE PLANIFICACION

por **DIEGO COMPAN VAZQUEZ** *

SUMMARY: This paper is a study on the spatial disarticulation and disequilibrium of the andalusian activity through the analysis of the stream of road-traffic and of the spatial macrodynamics of the population of the zone. In the second part, some basic postulates are proposed as those which should characterize any regional political planning intending to give a solution to the two problems studied in the first part.

RESUME: Cet article, étudie le démembrement spatial de l'activité andalouse à travers l'analyse des flux du trafic routier et de la macrodynamique spatiale de la population de la région. Dans la deuxième partie on propose quelques principes de base qui devraient caractériser toute politique de planification régionale qui essaye de résoudre les deux grands problèmes étudiés dans la première partie.

Desarticulación interna.

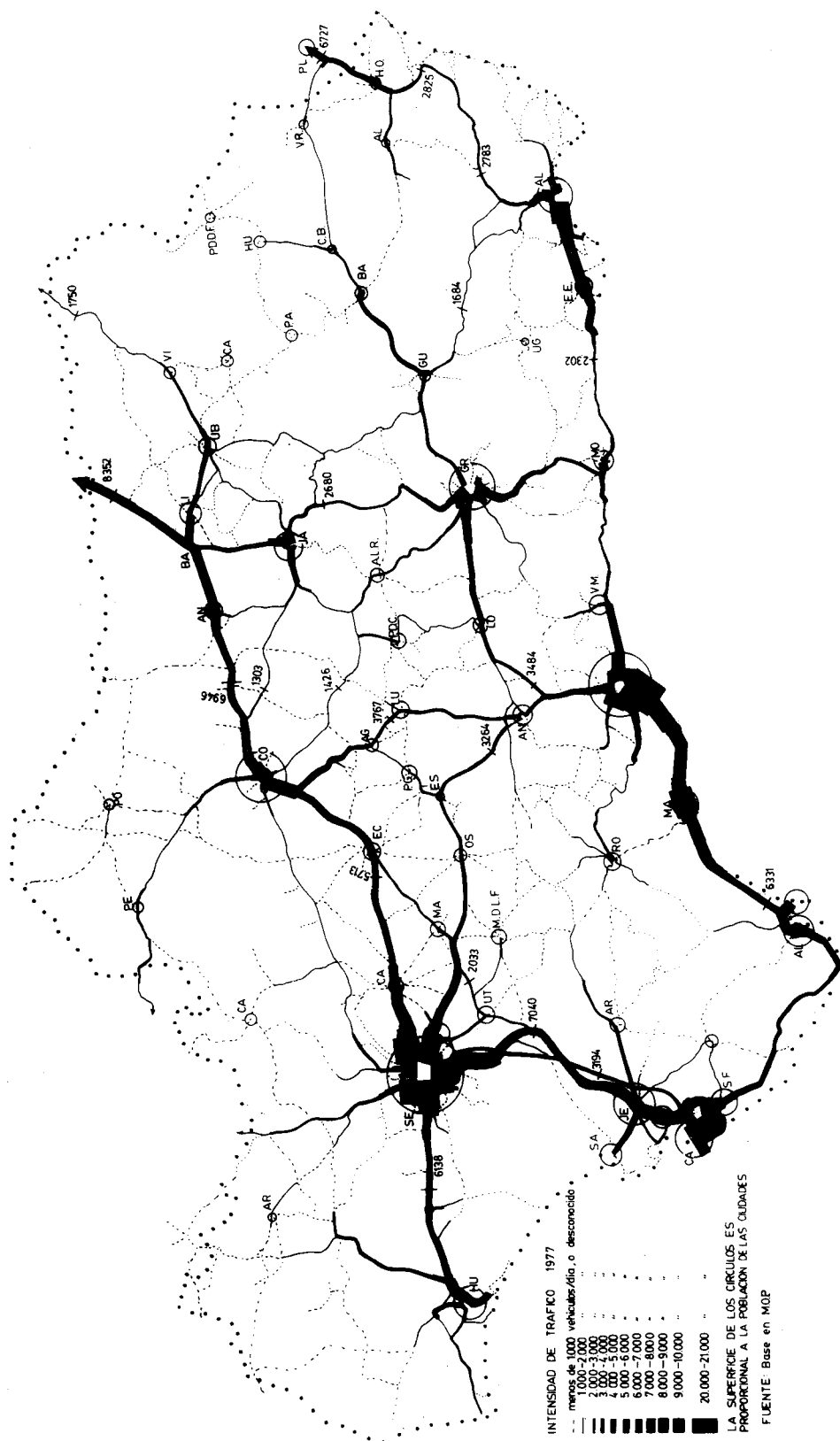
Los mapas de intensidad de tráfico por carretera tienen gran interés. Ello es así no solamente porque en ellos se fundamenta la política de planificación de carreteras (reparaciones, corrección de trazados, desdoblamientos, etc.), sino también porque sirven para mostrar los rasgos esenciales de la estructuración, la articulación y la vivacidad de las distintas partes del espacio geográfico.

Los mapas de intensidad de tráfico del M.O.P.U. ofrecen una problemática de cierta consideración, derivada del considerable retraso con que se publican, del carácter general de los datos (valores medios anuales agrupados en clases con límites bastante amplios) y, sobre todo, del insuficiente número de estaciones de aforo en que se fundamentan. Además, pueden ocasionalmente inducir a error ya que uniformizan en el mismo tipo de representación las carreteras con menos de 1.000 vehículos diarios y las que tienen un tráfico desconocido, aunque a veces éste sea considerable. El sistema de representación de estos mapas se basa en la coloración diferencial de los distintos tramos de carretera en función de su intensidad de tráfico. Como quiera que la gama de colores no es progresiva, la comprensión de los mismos deja mucho que desear. El mapa de tráfico que presentamos (mapa 1) se fundamenta en los datos del último mapa publicado por el M.O.P.U. y se refiere solamente al espacio geográfico andaluz. El nuevo sistema de representación introducido aquí se basa en la utilización de franjas con anchura proporcional a la intensidad del tráfico medio diario de cada tramo de carretera. De esta forma queda muy facilitada la comprensión absoluta y relativa de los flujos de tráfico de la región.

Como podemos ver en el mapa 1, el tráfico por carretera en Andalucía tiende a encauzarse básicamente a través de un sistema muy simple de carreteras de primer orden que se superpone a las grandes vías naturales de comunicación de la región (1) la trama fundamental está formada por seis ejes de mayor circulación que se cortan en cuadrícula: tres se disponen en sentido longitudinal y los otros tres en

(*) Sección de Geografía. Universidad de Granada.

I. — BOSQUE MAUREL, J. (1975); RUIZ MARTINEZ, A. (1975); VILLEGAS (1979).



MAPA I. Intensidad de trafico por carretera en Andalucia. Las cifras indican el numero medio de vehiculos/dia. El tamaño de los círculos es proporcional a la población de los municipios correspondientes en 1975.

sentido latitudinal. La significación e importancia de estas vías de comunicación es muy desigual. El eje más concurrido es el que une Sevilla con Cádiz. Este está desdoblado en una carretera nacional y una autopista (la única de la región) cuyo tráfico alcanza unas intensidades mínimas del orden de 7.040 y 3.194 vehículos/día respectivamente. Le sigue en importancia el eje Huelva-Sevilla-Despeñaperros, que alcanza su mayor intensidad en las inmediaciones de Sevilla (al O. de la capital se sitúa al máximo absoluto de Andalucía) y se mantiene en todo su recorrido en unos niveles de circulación bastante elevados. Los mínimos son del orden de los 5.713 vehículos/día al O. de Ecija y de 6.138 entre Huelva y Sevilla.

Los restantes ejes de comunicación no son tan uniformes como los anteriores. Se caracterizan por la gran variedad de la intensidad del tráfico en sus distintos tramos. La circulación suele ser muy intensa en las inmediaciones de las ciudades más importantes, y bastante pequeña en los puntos de ruptura situados entre ellas. Entre estas vías de comunicación destaca la que recorre toda la costa sur (Cádiz-Algeciras-Málaga-Almería-Murcia), sus mayores intensidades de tráfico se alcanzan al O. de Almería y, sobre todo, al O. de Málaga (segundo máximo de la región); sus mínimos más acusados se localizan al E. de Tabernas y al O. de Adra, con valores de 2.783 y 2.302 vehículos/día respectivamente. La carretera que une Sevilla con Granada y Murcia tiene unas características similares a la anterior, pero en ningún caso se alcanzan las altas intensidades de tráfico de algunos puntos de la costa; sus máximos, no muy grandes, se sitúan al E. de Sevilla y al O. de Granada; sus mínimos se localizan al E. de Antequera y al E. de Cúllar-Baza, donde a penas se superan los 1.000 vehículos/día. Entre los otros dos grandes ejes de comunicación, el Málaga-Antequera-Córdoba, que atraviesa una zona bastante poblada, se mantiene entre los 3.000 y 4.000 vehículos/día en la mayor parte de su recorrido. El otro eje, Motril-Granada-Bailén, tiene unos máximos no muy grandes en torno a Granada y Jaén, y un mínimo a la altura de Campillo de Arenas que no supera los 3.000 vehículos/día.

El mapa 1 no diferencia entre los componentes local, comarcal, regional y general de la circulación. Por ello siempre es aventurado extraer conclusiones, sobre todo en aspectos de detalle. No obstante, un análisis detenido del mismo permite obtener unas ideas generales, o al menos establecer ciertas hipótesis, sobre la articulación y estructuración del espacio andaluz.

A partir de una lectura detenida del mapa 1 hemos construido el mapa 2 que muestra de forma aproximada los rasgos básicos de la articulación funcional y la jerarquización existente entre las distintas partes del espacio andaluz. Como puede verse, Andalucía no constituye una región funcional o nodal (2), el espacio regional no aparece descompuesto en partes interdependientes y ordenadas en torno a un núcleo central (3). La cartografía de los flujos de tráfico por carretera muestra una región notablemente desarticulada, es decir, el mismo resultado que da la Encuesta de Transportes por carretera de 1975, realizada por el I.N.E. y analizada excelentemente por Cuadrado Roura (4). La región aparece dividida en varias subunidades espaciales de distinto rango en la escala de jerarquización funcional (mapa 2). Así, Sevilla se correspondería con una unidad de orden superior, cuyo radio de acción abarca otras subunidades de órdenes inferiores. De segundo orden serían las subunidades correspondientes a las restantes capitales de provincia y a Jerez de la Frontera, que centralizan los flujos de varias comarcas y, a su vez, pueden gravitar en torno a Sevilla (Huelva, Jerez, Cádiz y, en cierto modo, Córdoba). De tercer orden serían numerosos núcleos de indudable importancia comarcal (Algeciras, Marbella, Ronda, Morón de la F., Antequera, Lucena, Priego de Córdoba, Peñarroya, Pozoblanco, Motril, Guadix, Baza, Ubeda,...) todos ellos polarizando flujos de áreas relativamente extensas y, al mismo tiempo, gravitando en torno a núcleos de segundo o primer orden.

Coincidiendo con los resultados de Cuadrado Roura por otras vías (5), los mapas 1 y 2 muestran

2. — Con ello no queremos decir que en Andalucía no exista una unidad regional. En este sentido cabría definirla como una región formal, es decir, como una región uniforme de acuerdo con determinados criterios (cultural, etc.).

3. — Para el concepto de región nodal o funcional, puede consultarse: Dickinson, R.E. (1964): "City and Re-

gion. A geographical interpretation", Routledge & Kegan Paul.

4. — CUADRADO ROURA (1978).

5. — A través de las TIO de Andalucía Occidental y Oriental y de la encuesta de transporte por carretera del I.N.E. (Cuadrado Roura (1978)).



MAPA 2. Estructuración y jerarquización aproximada del espacio andaluz. Este mapa se basa en un análisis detenido del mapa 1.

una Andalucía Occidental bastante conectada con el centro sevillano y una Andalucía Oriental descompuesta en unidades casi provinciales que se mantienen bastante desconectadas, tanto entre ellas mismas como entre todas ellas y la Andalucía Occidental: la intensidad de tráfico alcanza valores muy bajos en torno a Antequera, al O. de Algeciras-Tarifa (cuya comarca aparece como más dependiente de Málaga que de Cádiz), al O. de Ronda y al O. de Jaén; por su parte, los casi 7.000 vehículos/día computados al O. de Andújar se deben en su mayor parte al tráfico generado entre Andalucía Occidental y Madrid o los restantes grandes centros de la actividad del Estado. En ambos mapas también se pone de manifiesto cómo los centros de tercer orden de Andalucía Oriental (con trazo continuo en el mapa 2) desempeñan un papel en sus entornos comarcales más importante que el correspondiente a los centros del mismo rango de Andalucía Occidental, estos últimos mejor conectados con sus capitales respectivas o Sevilla

A juzgar por las mayores intensidades de tráfico y por la relativa uniformidad del mismo a lo largo de las carreteras, Andalucía Occidental tiene mayor vivacidad que Andalucía Oriental. Toda esa parte de la región mantiene buenos vínculos con el centro sevillano, pero las tres provincias periféricas aparecen bastante desconectadas entre sí: entre Cádiz y Córdoba se alcanza un mínimo en torno a los 2.000 vehículos/día, al E. de Utrera, siendo de suponer que la mayor parte de este flujo se deba a los contactos del área Cádiz-Jerez con Andalucía Oriental y resto de España, la escasez del contacto entre las dos provincias es manifiesta en la mencionada encuesta de transportes por carretera, que muestra también la notable desconexión entre Huelva y Córdoba y entre Huelva y Cádiz, provincias, estas últimas, que ni siquiera cuentan con una carretera que las una directamente.

Andalucía Oriental carece de un centro equivalente a la Sevilla de la otra parte de la región. Aquí no existe una gran ciudad central que polarice claramente todo su tráfico. Granada, ciertamente, es una ciudad que ocupa una posición céntrica entre las cuatro provincias orientales, sin embargo, sus dimensiones y funciones no son suficientes para polarizar la actividad de la subregión; su área urbana a penas rebasa los 300.000 habitantes, mientras que Málaga, más periférica en este conjunto provincial, casi alcanza el medio millón. Si Andalucía es una región muy desarticulada a todo nivel, la subregión oriental se mantiene en unos niveles de desconexión interna bastante más altos que los de la occidental. A ello contribuyen varios hechos. Por un lado, la subregión oriental está mucho más subdesarrollada que la occidental (6) y el subdesarrollo correlaciona muy negativamente con las comunicaciones y los flujos espaciales (7). Por otro lado, no existe demasiada complementariedad económica entre las unidades espaciales de segundo orden de nuestro mapa 2; ésta puede ser importante en el interior de las mismas, o en el interior de las de tercer orden (centros urbanos y periferias rurales), pero no lo es entre ellas mismas, todas ellas bastante ruralizadas y dependientes de otros centros extra-regionales de rango superior. En tercer lugar, la especial configuración del relieve favorece esta desarticulación: la subregión oriental aparece compartimentada en numerosas subunidades geográficas separadas por cordones montañosos de consideración. Las comunicaciones deben encauzarse por los valles, rodeando a las montañas, de manera que las distancias por carretera entre sus ciudades son bastante más largas que las distancias horizontales (en línea recta) entre las mismas. En este sentido podemos ver en el cuadro 1 cómo la relación distancia real/distancia horizontal es del orden de 1,5 en la subregión oriental, frente a sólo 1,2 en la occidental. Finalmente, la acción del hombre también influye notablemente en esta desarticulación. Ello es así porque conociéndose los efectos positivos de la red de comunicaciones en el desarrollo y la articulación del territorio, el hombre construye en Andalucía Oriental carreteras baratas, estrechas y malas de firme, que en las zonas montañosas o suavemente onduladas aparecen llenas de curvas y cuestas; los adelantamientos no son posibles en largos tramos, o son difíciles, y en la práctica se producen copiosas caravanas encabezadas por los camiones más cargados. Todo ello se puede apreciar bastante bien en el cuadro 1 (8) donde el extra-distanciamiento espacial de la subregión, se une a un notable extra-distanciamiento temporal.

6. — BOSQUE MAUREL, J. (1975); CAZORLA PE-
REZ, J. (1965) y (1975); RODRIGUEZ SANCHEZ
DE ALVA (1975); CAMPS GARCIA, C. (1978); CUA-
DRADO ROURA (1978); GONZALEZ MUÑIZ
(1973); MORENO (1978).

7. — HAGERSTRAND (1970).

8. — En este cuadro se recoge parte de los resultados de una investigación, aún no concluida, sobre las distancias espacio-temporales en Andalucía. Las velocidades medias han sido medidas por el autor de este trabajo utilizando siempre el mismo vehículo, de cilindrada pequeña, y respetando los límites de velocidad.

Desequilibrio espacial

Junto a la desarticulación interna, el otro rasgo espacial básico de Andalucía es el de su fuerte desequilibrio interno. Como apuntamos anteriormente, existen notables diferencias en el nivel de desarrollo y la calidad de vida en las dos subregiones andaluzas. No vamos a detenernos en la constatación de este hecho, bien claro en la bibliografía de la nota (6), aquí sólo vamos a hacer algunas consideraciones generales sobre el desequilibrio interno valiéndonos del análisis macroespacial de los movimientos demográficos.

Los distintos fenómenos humanos nunca tienen una distribución espacial estática. A medida que se van produciendo cambios cualitativos y cuantitativos en la secuencia temporal tienen lugar, también, diferenciaciones espaciales. Desde hace más de un siglo la actividad española está evolucionando desde una fase agraria casi de autosuficiencia hacia otra cada vez más urbana, industrial y abierta hacia otros espacios geográficos externos. El cambio se ha acelerado recientemente, sobre todo desde finales de la década de los Cincuenta en que se ha cimentado la apertura de España hacia el exterior y se ha consolidado el crecimiento de los sectores secundario y terciario en todo el Estado. Aún no existen análisis de conjunto de todo este proceso, sobre todo en lo que concierne a las dimensiones espaciales del mismo. No obstante, hablando globalmente para el caso andaluz, podemos decir que el crecimiento de las funciones urbanas e industriales está siendo mucho más tardío que en otras partes del territorio español. Por ello, la región se encuentra en unas fases de desarrollo muy inferiores a las del promedio y en una posición de franca dependencia (9): buena parte de la "energía" andaluza (capitales, trabajadores, etc.) está saliendo hacia otras áreas, españolas o extranjeras, más favorecidas; al mismo tiempo, la propiedad o el control de las actividades más rentables y lucrativas está cayendo progresivamente en manos de empresas situadas en centros de decisión extra-regionales.

En el interior de Andalucía se están produciendo cambios sustanciales que se vienen traduciendo en una progresiva diferenciación espacial de los procesos productivos. Las funciones urbanas están siendo acaparadas por unas cuantas grandes ciudades. La actividad turística se está polarizando en un reducido tramo de la costa malagueña. Por su parte, la actividad industrial, la que puede tener mayores efectos multiplicadores en las restantes actividades y en la elevación general del nivel de vida, está llegando a la región en un contexto claramente colonial y a largo plazo incidirá negativamente en Andalucía: por un lado, las mejores inversiones no sólo proceden de capitales extra-regionales, sino que se centran en procesos fabriles altamente tecnificados (requieren mano de obra escasa y poco cualificada) que tienden a cubrir solamente las fases iniciales (más pesadas y contaminantes) de los complicados procesos productivos de las grandes empresas. Estas últimas localizan sus sedes y las fases finales de dichos procesos productivos en otras áreas extra-regionales mucho más ricas y densamente pobladas (grandes mercados de consumo, de oferta de mano de obra cualificada, etc.) hacia las que se dirigen la mayor parte de la producción y de los beneficios de los entes industriales enclavados en Andalucía (10). De esta forma, la mayor y mejor parte de la industria de la región se localiza en las zonas mejor comunicadas, tanto por tierra, como, especialmente, por mar, es decir, en los excelentes puertos naturales de Huelva, Cádiz y bahía de Algeciras.

Todos estos fenómenos se aprecian claramente analizando la dinámica espacial de la población, muy unida a la dinámica espacial del resto de la actividad. Pero vayamos por partes. En primer lugar, existe una correlación positiva muy alta entre la población de los municipios andaluces de 1975 y la población de los mismos en 1950. Al agrupar todos los municipios de la región en nueve grupos de tamaños (11), se obtiene un coeficiente de correlación " r " = 0,9993 (12), que indica que, en términos ge-

9. — CUADRADO ROURA (1977); BOSQUE MAUREL, J. (1967), (1975-b), (1977); COMPAN VAZQUEZ, D. y (1979-b).

10. — Acerca de la estrategia actual de las empresas multinacionales, puede consultarse MASSEY (1979); DUNFORD (1977).

11. — Todos los municipios andaluces se agruparon en 9 clases separadas por los límites siguientes (en miles

de habitantes): 500,400,300,190,50,20,10,5.

12. — Este coeficiente habría sido más bajo si hubiéramos considerado todos los municipios separadamente. Al agruparlos en sólo 9 clases, se trabaja con valores medios, forma que se pierde la variación específica local y permanece la variación general. Para el concepto de correlación, puede consultarse COMPAN VAZQUEZ (1979) y ESTEBANEZ y BRADSAW (1979).

nerales, la evolución demográfica de los municipios andaluces durante este cuarto de siglo depende íntimamente (en un 99,8%) de la población inicial de los mismos a principios del periodo. En el gráfico 1 aparece representada la recta de regresión correspondiente (línea de trazo continuo) centrando la nube de puntos correspondiente a los municipios (13). Como puede observarse, la recta encaja bastante bien en la nube de puntos, con la excepción básica de los correspondientes a los municipios más pequeños, que siguen una evolución demográfica algo distinta a la expresada por la recta. El umbral de los 50.000 habitantes de 1950 separa a los municipios andaluces en dos grupos bien distintos. En general, todos los que superaban esa población en aquella fecha, están creciendo mucho, no sólo de forma absoluta sino relativa, es decir, tienen unas tasas de crecimiento que superan el crecimiento demográfico medio de la región (línea de trazo discontinuo). Por el contrario, los municipios que en 1950 no superaban los 50.000 habitantes tienen, en conjunto, una evolución demográfica negativa (línea de puntos): o bien se mantienen estacionarios (los comprendidos entre 30.000 y 50.000 habitantes en 1950), o pierden población en términos absolutos (los menores de 30.000 habitantes en 1950). Resumiendo: los municipios de los dos últimos subgrupos tienen un saldo migratorio negativo que ha ido a parar a los municipios del grupo primero o a otras ciudades no andaluzas (españolas o extranjeras).

El análisis de los residuales de la regresión tiene bastante interés, sobre todo porque éstos aparecen autocorrelacionados espacialmente: todos los situados en las tres provincias occidentales (excepto las partes N y E de Sevilla y E. de Cádiz) y en la costa mediterránea al O. de Almería, evolucionan más positivamente de los que les correspondería (según su población inicial) si hubiesen crecido siguiendo la tónica general de Andalucía. Por el contrario, los restantes municipios (todo el norte, centro y levante de la región) tienen una evolución muy regresiva, todos ellos crecen menos de lo que les habría correspondido de haber evolucionado según la pauta general andaluza. Sólo hay dos excepciones poco importantes, Cádiz y Córdoba; Cádiz crece por debajo de la tónica general, pero ello es válido sólo para su término municipal, demasiado aprisionado por un emplazamiento peninsular muy reducido; la verdadera ciudad, incluido el otro lado de la bahía, crece a un ritmo muy alto. Córdoba crece un poco por encima de la tónica general, destacando en una amplia zona regresiva; ello parece indicar un tímido resultado de su polo de desarrollo.

La diferenciación del espacio andaluz con respecto a su evolución, positiva o negativa, se aprecia también en el mapa 3, que representa la evolución demográfica de los partidos judiciales tal como estaban delimitados en 1960 (14). Al agrupar los municipios en estas unidades más extensas se pierde el detalle local, que enmascara la tendencia general, y ésta aparece mucho más clara. En conjunto, ninguno de los partidos judiciales creció con tasas superiores al crecimiento demográfico medio andaluz. Puesto que muchos de los municipios mayores crecieron por encima de su crecimiento vegetativo, el fenómeno anterior indica que dentro de los partidos judiciales existen zonas periféricas muy depresivas y zonas centrales menos depresivas o, incluso, de evolución positiva. Como podemos ver en el mapa 3, las zonas que acrecentaron su población en más de 15% durante este período se sitúan en torno a las capitales, excluida Jaén, en la costa malagueña y en extensas áreas de las provincias de Cádiz, Sevilla y Huelva. El resto de las áreas andaluzas creció menos de 15% en esos 25 años. Como se pone de manifiesto en este mapa, más de las tres cuartas partes de la superficie de Andalucía, que incluye a más de la mitad de la población, ha experimentado pérdidas absolutas en ese periodo; el fenómeno se centra especialmente en la sierra Morena y en la mayor parte de las tres provincias orientales.

El mapa 4 nos ofrece una visión bastante sintética de todo este proceso de desplazamiento de la actividad en el interior de la región. Como puede apreciarse, el centro de gravedad de la población (15) se si-

13. — Para el concepto de regresión, puede consultarse COMPAN VAZQUEZ (1977) y ESTEBANEZ y BRADSAW (1979).

14. — Sólo se han hecho dos excepciones, una en Cádiz, cuyo partido judicial hemos unido a los de San Fernando y El Puerto. Otra en Sevilla, cuyo partido se ha descompuesto en tres (una parte central, con la capital y municipios próximos, otras al S. y otra al N.).

15. — Para la obtención de los centros de gravedad se ha supuesto a Andalucía dividida en 8 clases espaciales (provincias actuales) representadas por las coordenadas de las capitales respectivas. Puesto que las capitales no coinciden exactamente con los centros de gravedad de las provincias, los resultados ofrecen cierto error en términos absolutos. Sin embargo, los resultados son bastante válidos en términos relativos (comparativos) ya que el error es del mismo tipo para todos los centros. Sobre la técnica de los centros de gravedad, puede consultarse ESTEBANEZ y BRAHSHAW (1979).

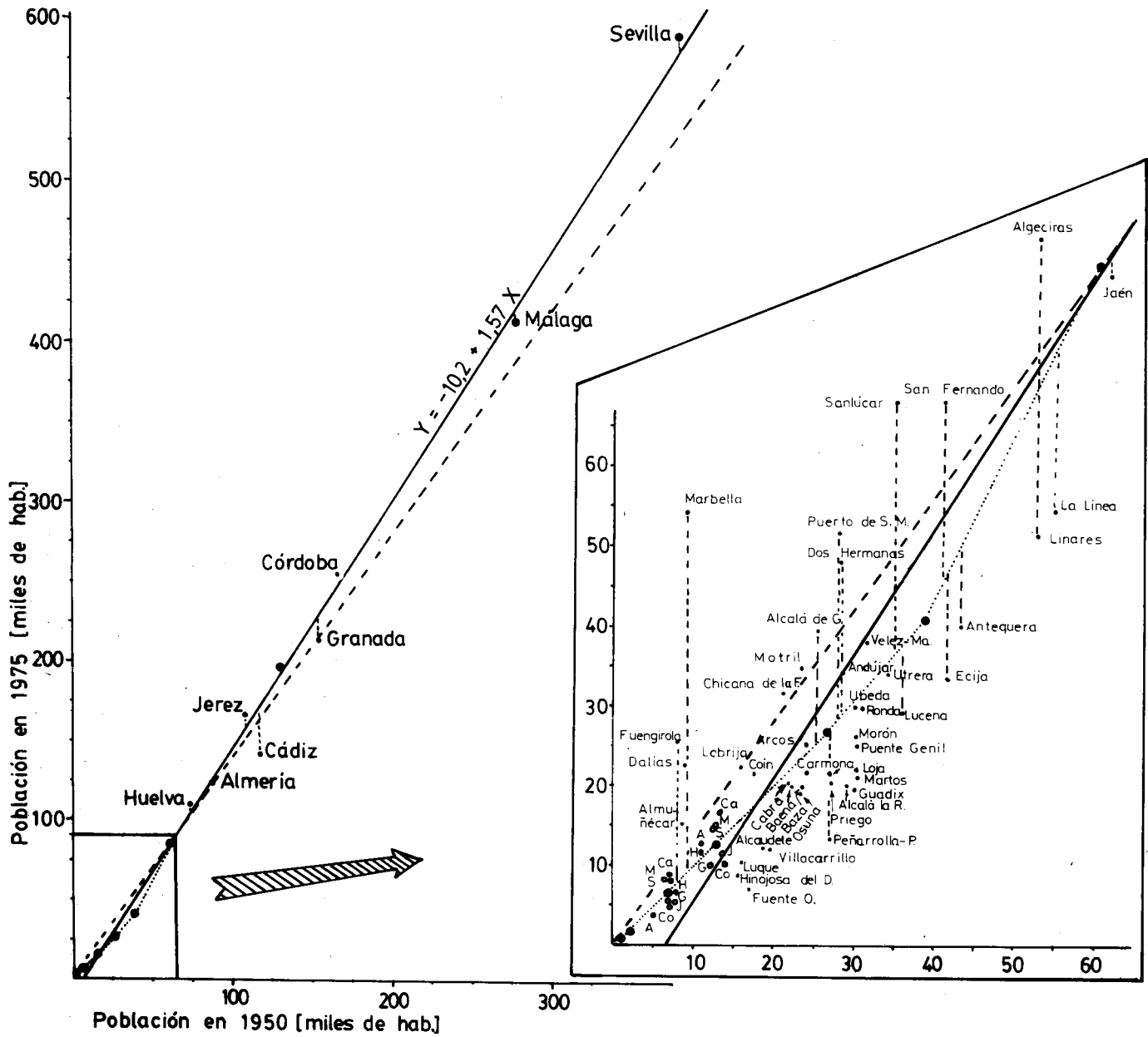
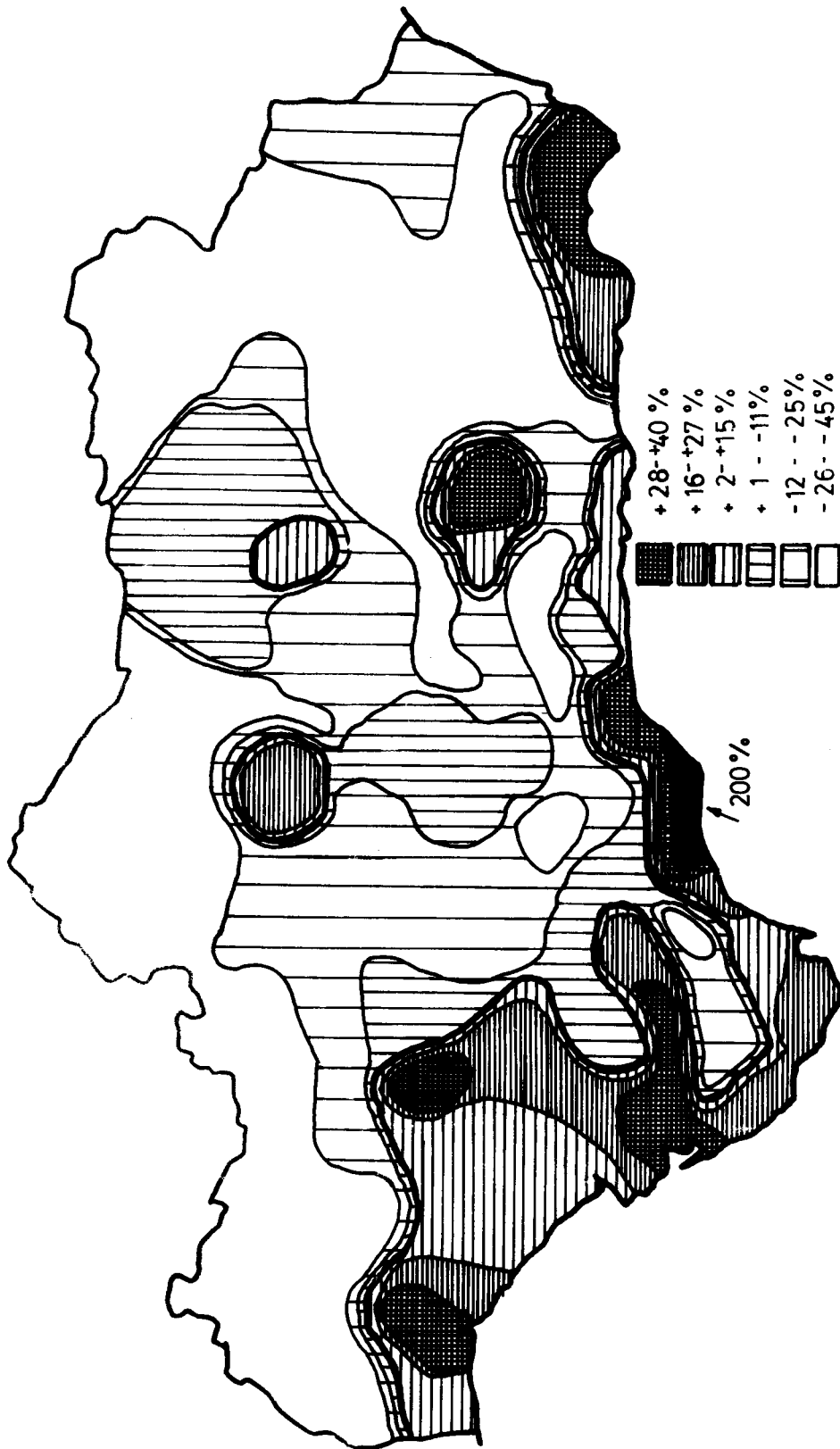


GRAFICO 1. Regresión de la variable "población de los municipios andaluces en 1975" sobre la variable "población de los mismos municipios en 1950".



MAPA 3. Evolución demográfica de los partidos judiciales andaluces (delimitación de 1960). El crecimiento o la disminución de población se expresan en el porcentaje por encima o por debajo de 100 que suponía la población de 1975 sobre la de 1950.

tuaba en 1900 algo hacia el este del centro aproximado de la superficie andaluza. Desde entonces ha ido desplazándose hacia el O., primero muy lentamente (1900-1950) y recientemente mucho más deprisa. Hoy, el centro de gravedad de la población andaluza está fuertemente escorado hacia la Andalucía Occidental y tiende a seguir desplazándose decididamente cada vez más hacia el S.O.

Planificación

Los mapas 3 y 4 evidencian uno de los problemas fundamentales de Andalucía, problema a penas tratado por la literatura actual: el fuerte crecimiento del desequilibrio espacial de la actividad. Esta tiende a condensarse en una parte reducida del SO. y a desaparecer del resto, exceptuados algunos islotes en las actuales capitales de provincia (Córdoba, Granada, Almería y, en cierto modo, Jaén). Estas afirmaciones no son excesivas. Sobre todo hemos de tener en cuenta que los fenómenos no son intrascendentes en el espacio y en el tiempo. Estos se producen en el seno de complicados procesos espaciales y temporales donde todo se acumula: varios factores positivos confluyentes en un punto provocan en la zona la aparición de condiciones favorables para que todo pueda seguir desarrollándose cada vez más; por el contrario, cuando en una zona confluyen varios factores negativos, aparecen condiciones desfavorables que retardan o impiden el desarrollo general de la actividad. Puesto que estamos inmersos en una sociedad fuertemente competitiva, las zonas positivas siempre tendrán ventajas sobre las negativas y concentrarán el potencial de crecimiento de ambas; por su parte, las zonas negativas se encontrarán cada vez más lejos de conseguir una base mínima sobre la que cimentar su desarrollo (16). No es una casualidad que RENFE, por ejemplo, esté suprimiendo servicios en Andalucía Oriental ni que la emigración continúe en todo su apogeo en esta subregión. Tampoco es casual que Andalucía Occidental, bastante más rica que la Oriental, atraiga más y más población o polarice la casi totalidad de las recientes inversiones industriales de la región (mapa 4).

Toda esta problemática de desequilibrio espacial interno parece no existir para los responsables de la planificación, que dan un trato uniforme a la región: los beneficios de la SODIAN o del GRAN AREA DE EXPANSION INDUSTRIAL DE ANDALUCIA son los mismos para Cádiz o Huelva que para Ubeda o Baza. Incluso, cuando se ha tratado de acciones puntuales (polos de desarrollo y similares), éstas se han localizado casi exclusivamente en la parte occidental (Huelva, Sevilla, Cádiz, Córdoba, Algeciras), sólo se puede exceptuar el polo de Granada, que no ha podido funcionar en absoluto dadas las especiales condiciones en que se concedió. Entre las zonas favorecidas, parecen estar dando algún resultado las localizadas en los grandes puertos occidentales, es decir, las únicas que ofrecen ciertas ventajas a las grandes empresas extra-regionales para que éstas resuelvan el problema de las fases iniciales de sus procesos productivos (ver nota 10). Además, a nivel estatal tampoco se puede decir que existan claros incentivos para desarrollar las áreas deprimidas, la política de planificación sigue tendiendo más al crecimiento del P.N.B. estatal que a la corrección de los desequilibrios: pueden establecerse SODIANES o SODIGAS, pero al mismo tiempo existen zonas francas en el puerto de Barcelona, se hacen conciertos económicos especiales con las provincias del área vasco-navarra, o se conceden unos fondos de compensación inter-regional verdaderamente ridículos.

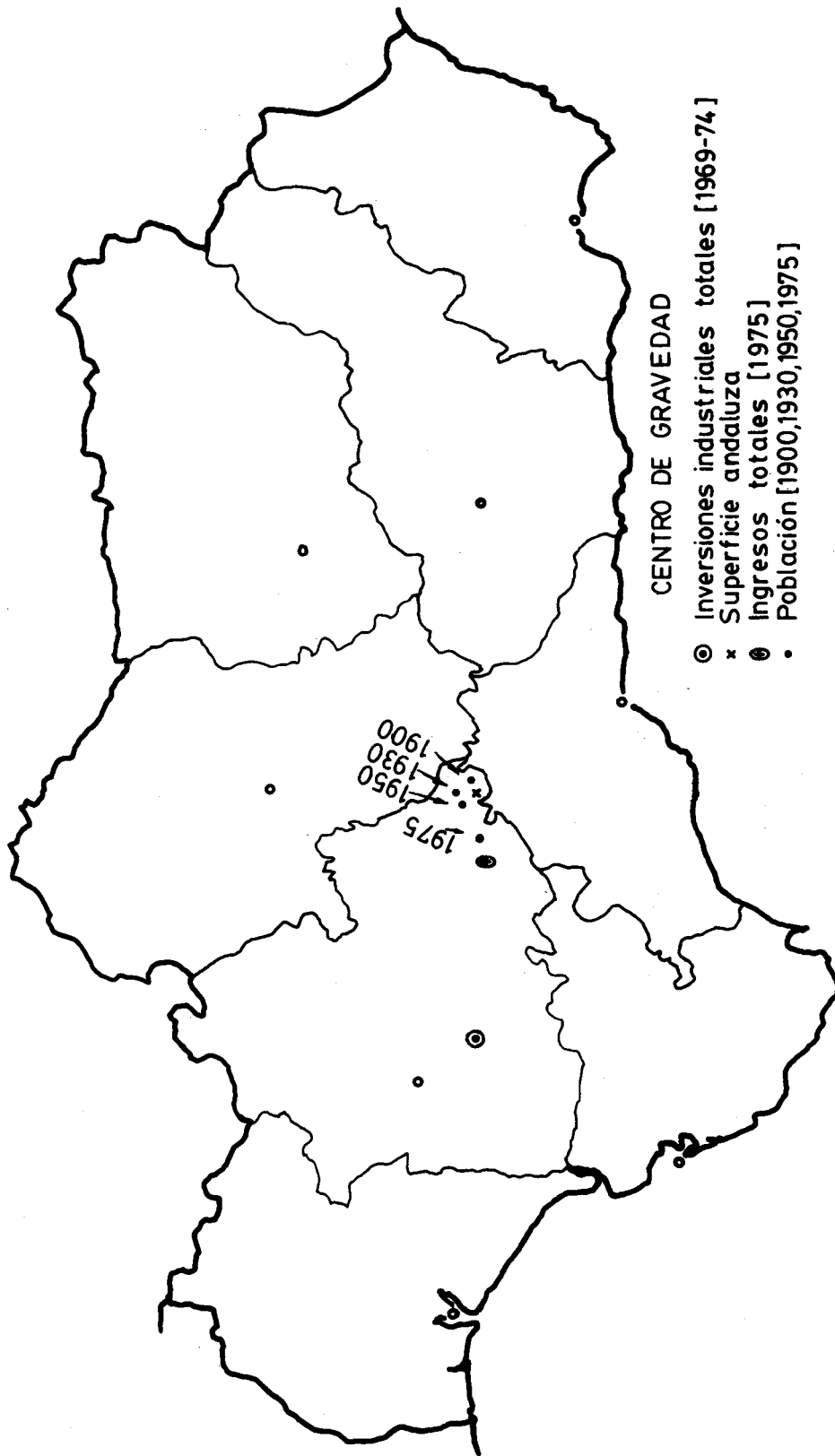
No parece probable que las cosas vayan a cambiar, al menos mientras sigamos inmersos en el sistema de libre mercado, donde se perpetúan las relaciones de dominación-dependencia (Andalucía no gana precisamente en este proceso (17)) y los desequilibrios estructurales, sociales y espaciales. A efectos, y en términos generales, se puede decir que en España no existe una verdadera política de planificación que se adelante al futuro; existe lo que se conoce como planificación de tipo indicativo (18), que, en la práctica, deja libre al capital para colocarse solamente en los sectores y lugares que le son particularmente más rentables a corto plazo, aunque con ello se originen serios desequilibrios de todo tipo y se hipote-

16. — Sobre los procesos de causalidad acumulativa re-
treatalimantada, véase MYRDAL (1971) y COMPAN
VAZQUEZ (1979-b) y (1979-c).

17. — CUADRADO ROURA (1977) y (1978); COM-

PAN VAZQUEZ (1979-b) y (1979-c).

18. — TAMAMES (1976), CUADRADO ROURA
(1977).



MAPA 4. Centros de gravedad de la superficie, la población (1900, 1930, 1950 y 1975), la renta (1975) y las inversiones industriales (período 1969-74) de Andalucía.

que el futuro. La historia reciente de la planificación española es una historia llena de malas imitaciones de modelos extranjeros, de improvisaciones y desaciertos que no han reducido precisamente las tendencias hacia el acrecentamiento de las diferencias sociales y espaciales (19). A niveles más concretos, lo que se conoce como planificación, consiste más bien en una serie de medidas correctoras tomadas básicamente a posteriori, es decir, en una serie de acciones realizadas en función y a remolque de los hechos consumados, o a punto de consumarse: primero se deja que se desarrollen las tendencias económicas en el marco del libre mercado, y luego se planifica fundamentalmente en las zonas de mayor crecimiento para tratar de corregir los desajustes que se van produciendo en ellas. Este tipo de orientación planificadora es también la que parece regir la realidad andaluza. La mayor parte de los proyectos, sobre todo de los más costosos (20), se centran claramente en la parte occidental de la región, donde se da y se prevé el mayor crecimiento, en el que se basa la medida de los beneficios sociales de los análisis de tipo costes-beneficios (21).

Estos planteamientos son coherentes con el sistema capitalista, constitucionalmente aceptado en España: el capital privado invierte en sectores y lugares muy rentables a corto plazo, y el capital estatal (el contribuyente español) invierte en los menos rentables para evitar el colapso. Sin embargo, si partimos de unos planteamientos sociales, todo este sistema aparece, cuando menos, como poco aceptable. Con esta última óptica, el desarrollo verdadero de Andalucía debería pasar probablemente (y aquí cabría consultar a los andaluces mediante referéndum) por la revitalización de las zonas más deprimidas y por la penalización del desarrollo en las áreas más congestionadas (modelo similar al existente en el Reino Unido (22)). Todo ello no es posible por el momento, como expone claramente Cuadrado Roura (23), ello exigiría un cambio en la dirección política y administrativa del Estado. Habría que cambiar numerosos parámetros, incluso los que rigen el actual proceso autonómico: éste se está dando dentro de un contexto capitalista y las dos regiones más ricas se han adelantado ampliamente a las demás para afianzar legalmente sus posiciones de privilegio (conciertos especiales, etc.) que se traducirán en una merma notable en la cuantía de las inversiones que necesitan las regiones pobres y en la perpetuación de las diferencias regionales actuales. A nivel interno también habría que reorientar la política planificadora en función de evitar el avanzado y fuerte proceso de desequilibrio espacial intraregional.

Para ello, entre las necesidades básicas está la de la creación de una buena infraestructura de carretera (24) que se anticipe y condicione favorablemente al futuro deseado de las distintas partes de la región. Sin ánimo de ser exhaustivos y pretendiendo indicar solamente algunas líneas posibles de acción (que en todo caso habría que refrendar popularmente, previo estudio detallado), valgan los párrafos siguientes. Para empezar, parece que habría que olvidarse de la construcción de la proyectada red de autopistas "de peaje" (el mapa 1, ver tramo Sevilla-Cádiz, es muy aleccionador al respecto) y optar por una política de mejoras y desdoblamientos de las carreteras nacionales (en tramos muy concurridos, en los de mayor necesidad social futura, en los de curvas y cuestas), cargando siempre la mano en la marginada subregión oriental. También debería afrontarse la mejora de la red para conectar mejor determinadas partes de Andalucía: habría que comunicar mejor el área Cádiz-Jerez con las provincias de Andalucía Oriental (tramo Olvera-Campillos, y mejora general de todo el recorrido). También habría que conectar directamente las capitales de Huelva y Cádiz (el problema de Doñana podría superarse acompañando dicha vía de una legislación severa que impida totalmente el desarrollo de cualquier actividad en el tramo que bordea a la reserva ecológica). Otra zona problemática es la de la provincia de Almería, que habría que conectar mejor con el resto de la región, tanto por la costa (circulación muy congestionada entre Almería y El Ejido, con alto porcentaje de accidentes mortales) como por el interior (vías Almería-Gua-

19. — RICHARDSON (1975).

20. — INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL (1976); RODRIGUEZ ALCAIDE Y TITOS MORENO (1977).

21. — TITOS MORENO (1975).

22. — NAYLON (1977); FIRN (1975); HAMILTON (1978).

23. — CUADRADO ROURA (1977).

24. — TITOS MORENO (1975) hace unas interesantes consideraciones sobre las premisas económicas que podrían cambiar con la mejora de la red viaria.

dix-Jaén y Garrucha-Baza-Ubeda-La Carolina). También habría que comunicar mejor el área de Málaga con la de Jaén por medio de una vía que podría servir también para revitalizar una de las zonas más deprimidas de la región: el subbético granadino, cordobés y jienense. Finalmente, toda la región está necesitada de cinturones viarios que rodeen las poblaciones atravesadas por las principales carreteras, se evitarían gran cantidad de accidentes y otros contratiempos.

Obviamente, la mejora de las comunicaciones, sin más, tendría una incidencia positiva no demasiado grande en el futuro de la región (25). Si sólo cambiara eso, la nueva red viaria podría actuar para acelerar el vaciado de determinadas comarcas y la congestión de otras. Una política viaria de este tipo tiene que ser necesariamente sólo una parte de un plan global de planificación de Andalucía que integre conjuntamente todas las medidas esenciales para la planificación de los restantes sectores, y se proponga lograr el desarrollo armónico de todas las partes de la región. En este sentido parece que debería hacerse un sobre-esfuerzo en las inversiones sobre las zonas más depresivas, sobre todo, cargando la mano en la revitalización de los principales núcleos del norte y del este de Andalucía (Aracena, Cazalla, Peñarroya-P., Pozoblanco, Puente de Génave, Pozo Alcón, Baza, Huéscar, La Puebla de don Fadrique, Vélez Rubio, Albox, Huercal-Overa). Este podría ser el mejor camino para evitar que toda esta parte periférica de Andalucía, la más regresiva de todas, acabe convirtiéndose en un verdadero desierto humano fronterizo que acabe aislando aún más a la región del resto del Estado. Al mismo tiempo sería un excelente principio para extraer hacia el interior de la región la actividad de las comarcas periféricas orientales, muy distantes de sus capitales de provincia respectivas y bastante volcadas hacia centros urbanos extra-regionales (Albacete para el NE de Jaén; Caravaca para el NE de Granada; y Lorca-Murcia para toda la mitad N. de la provincia de Almería (26)). Finalmente, éste podría ser también un excelente camino para desviar el crecimiento general (polarizado por el congestionado SO.) hacia la totalidad del espacio andaluz y, sobre todo, para conseguir que Andalucía llegue a ser una verdadera región funcional, es decir, una región con su actividad diversificada en distintas comarcas complementarias e interdependientes; de esta forma se multiplicarían los contactos internos, se favorecerían otras actividades intraregionales (comercio, servicios y, sobre todo, se lograría que aparecieran unas condiciones que constituirían la base para el desarrollo autosostenido de la región, en contra del creciente proceso de dependencia que está atenazando progresivamente a Andalucía.

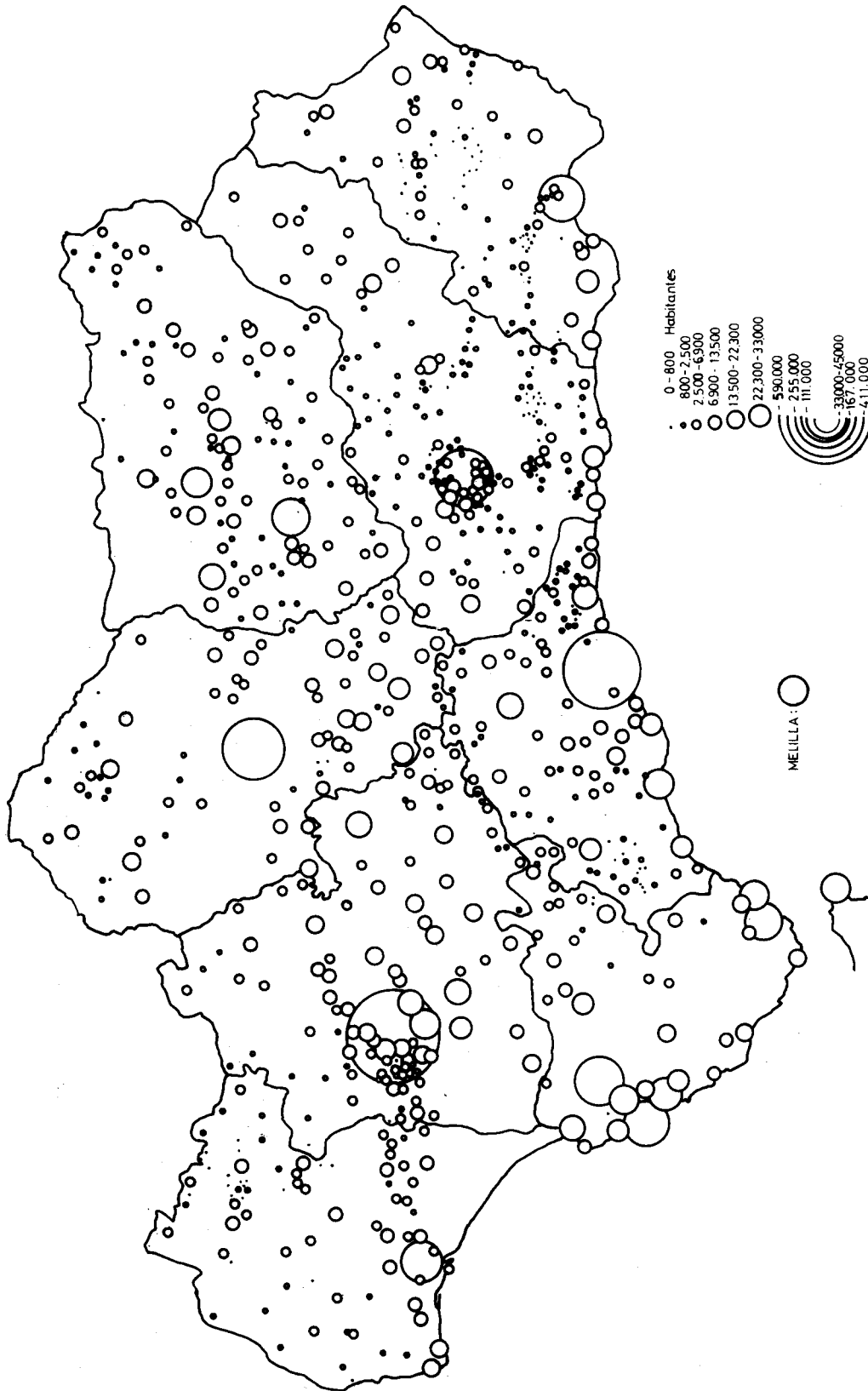
La revitalización de las partes deprimidas de la región es posible, pero no es fácil. Las inversiones necesarias no serían tan rentables a corto plazo como las que se hacen actualmente; serían mucho más rentables a medio y largo plazo, tanto en términos monetarios como sociales. Esta revitalización tendría que hacerse en el marco de una estrategia general racional, reservando para cada comarca las actividades más adecuadas para sus condiciones geográficas. En el terreno agropecuario queda mucho por hacer, sobre todo en el sentido de crear una ganadería basada en una agricultura de pastos regados por aspersión. Igual ocurre con los aspectos turísticos, que habría que extender fuera de la costa oeste de Málaga, sobre todo por los interesantes lugares del interior; un turismo más diversificado sería menos vulnerable a las crisis. En el terreno industrial existen grandes posibilidades, sobre todo porque numerosísimas industrias son capaces de desarrollarse en cualquier parte (las de la madera, del cuero, cerámica y vidrio, textiles y de confección, derivadas de la agricultura, etc.).

Entre todas las partes de Andalucía, la que cuenta en la actualidad con las peores condiciones para desarrollarse es la integrada por todas las comarcas más orientales de Jaén, Granada y el N. de Almería, muy distantes de las capitales respectivas (ver mapa 5). En este sentido, valdría la pena plantearse la posibilidad de establecer una nueva provincia cuya capital, Baza, podría aglutinar la actividad de estas co-

25. — En esto diferimos con Titos Moreno: "puede afirmarse que si el sistema viario se desarrolla con rapidez, podría hacer de Andalucía una región sociológica y urbanamente equilibrada" (Titos Moreno (1975), p.56).

26. — No hay que olvidar que entre las aspiraciones de los cartageneros se encuentra la idea de formar una

nueva provincia que incluya todo el S. de Murcia y la parte N. de Almería. Tampoco hay que olvidar que para los habitantes de esa parte de Andalucía resultaría económicamente hablando más ventajosa la opción murciana, con la que están muy vinculados a efectos comerciales. Esta parte de la región es demasiado periférica en la provincia más aislada de la periférica Andalucía.



MAPA 5. Distribución de la población municipal andaluza en 1975. El tamaño de los círculos es proporcional al número de habitantes de cada municipio.

marcas (hoy muy volcada hacia Murcia) y podría ofrecer a sus marginados habitantes servicios de todo tipo (sanitarios, comerciales, etc.) mucho más abundantes y mejores que los que reciben de sus alejadísimas capitales actuales (ver nota 26).

Estas alternativas constituyen un verdadero reto para los hombres que tienen en sus manos el futuro de la región. Las inversiones necesarias son cuantiosas (aparte de presionar mucho más en Madrid se podría recurrir al crédito exterior) y poco rentables a corto plazo. Pero esas nunca pueden ser razones para abrir la región a los intereses concretos de capitales exteriores como ocurre ahora. Si en Andalucía no se establece una *auténtica* planificación, en pocos años se habrá convertido en una región irreversiblemente dependiente donde coexistirá una extensísima parte desertizada e infrautilizada (ver mapas 3 y 4), junto a una pequeña parte occidental, muy urbanizada y congestionada, equivalente al área "enclave" típica de las regiones que padecen colonialismo (27), por donde se canalizará el grueso de las transacciones colonialistas originadas en áreas externas a Andalucía. A parte de las nefastas consecuencias de la dependencia exterior, todo este proceso exigirá unos costes sociales realmente insostenibles. Se basará en la emigración, con todos los traumas personales, familiares, culturales, espaciales, etc. que acarrea. En la exigencia de fortísimas inversiones monetarias de infraestructura que impidan el colapso de la grande y múltiple ciudad que se está formando en el triángulo Sevilla-Huelva-Cádiz (construcción del metro en Sevilla, construcción del canal Sevilla-Bonanza, de costosos pasos elevados urbanos, etc.). En la ocupación de buena parte del tiempo y del dinero de los trabajadores en el viaje diario al trabajo. En la alienación humana propia de la vida en la gran ciudad. Y en un largo etcétera de inconvenientes.

Andalucía aún está a tiempo de intentar un desarrollo armónico, más ecológico y a la medida del hombre. En el mapa 5 se aprecia que la región ha recibido del pasado una excelente red urbana y los andaluces no podemos permitirnos ni el lujo ni el derroche de perderla. Además, la planificación del territorio debería ser auténticamente democrática, habría que oír a los hombres y mujeres que habitan en las zonas condenadas a semiextinguirse tras una lenta agonía (más de la mitad de los actuales andaluces); éstos no desean salir de los ámbitos comarcales donde viven.

Andalucía padece de las consecuencias del colonialismo interno y externo, por ello, mientras perdure el sistema de economía de mercado, nada podrá hacerse para cambiar su sino. Los desequilibrios generales en favor de otras regiones y países, vía congestión del SO y vaciado del resto de la región no son irreversibles todavía. No nos engañemos, Andalucía necesita urgentemente dos cambios estructurales que están lejos de los objetivos actuales del gobierno y de los grupos políticos de la llamada oposición: en primer lugar necesita un socialismo popular, no populista. En segundo lugar necesita una auténtica solidaridad de las regiones y países que extraen plusvalía de los andaluces. Esos, como se ha demostrado claramente a escala planetaria, incluso aunque estén gobernados por partidos denominados socialistas, no han renunciado, ni parece que estén dispuestos a renunciar, a la posición de privilegio en que se encuentran con respecto al enraizado sistema de intercambio desigual (28). Dentro del Estado español, el proceso autonómico actual viene envuelto en tales ropajes y connotaciones que, en la práctica, está asegurando de una forma legal y "democrática" la posición de privilegio de las regiones ricas, en contra de las pobres (conciertos económicos, etc.).

Con todo lo anterior no pretendemos decir que Andalucía esté condenada irremisiblemente. Lo estará mientras persistan los actuales planteamientos del gobierno y la oposición. La vía de una Andalucía independiente y con un gobierno auténticamente popular no parecer ser mala para la liberalización de un pueblo secularmente oprimido (29). Con estos dos nuevos principios, los andaluces evitarían, entre otras cosas, que se siguiese practicando con ellos esa especie de Despotismo Ilustrado en versión siglo XX que están resultando ser las actuales "democracias". Hoy, los destinos de los andaluces dependen

27. — WILLIAMS (1979).

(1979). LEAL (1975), BENCHICOU (1979). LENIN (1974).

28. — AMIN (1975), BARRATT BROWN (1970), BOYER (1979). FIRN (1975); GUERREIRO RAMOS (1979), MYRDAL (1971), ROUX (1975), WILLIAMS

29. — WILLIAMS (1979), SANGUIN (1975).

de personas situadas en U.S.A., Madrid, Barcelona, Bilbao. Mañana, cuando la región pertenezca al Mercado Común y haya conseguido ya su pseudoautonomía, los andaluces dependerán también de personas situadas en Sevilla y en los grandes centros de decisión europeos. De no cambiar las cosas, a los andaluces les espera una situación muy similar a la de los italianos del sur en el ámbito de la C.E.E., o a la de los puertorriqueños en el ámbito de U.S.A.

No parece que existan condiciones para que Andalucía opte por la vía independentista, ni para que desaparezca la economía de mercado, ni para que se instale una auténtica democracia popular. Por ello, no parece que vaya a haber solución para la región, sobre todo en el marco de la actual "democracia": "La causa de las desigualdades subyace en la misma estructura de las sociedades y en parte se refleja en la forma con que éstas organizan el espacio. Así, la solución de las desigualdades debe plantearse en términos de reestructuración de las mismas.. (pero) los grupos dirigentes tienden a autoperpetuarse y la retención del poder viene a constituir su mayor meta política. Muchos políticos, si no todos, sólo tienen horizontes a corto plazo, enfocados hacia los procesos electorales. De esta forma, es poco probable que se conceda importancia a una política a largo plazo tendente a la reestructuración del sistema... su acción sólo se centrará en la *mejora* de las desigualdades en función de la captación de electorado" (30).

30.— COATES, B.E., JOHNSTON, R.J. & KNOX, P.L. (1977) "Geography and Inequality", Oxford University Press. pp. 256-57.

BIBLIOGRAFIA.

ABLER, R. ADAMS, J. & GOULD, P. (1972): "Spatial Organization. The Geographer's View of the World", Prentice / Hall.

AMIN, S. (1975): "El desarrollo desigual. Ensayo sobre las formaciones sociales del capitalismo periférico", Fontanella, Barcelona.

BARRATT BROWN, M. (1970): "Después del imperialismo", Siglo XXI, Buenos Aires.

BENCHICOU, M. (1979): "Materias primas", *El País*, 29-IX-1979, Suplemento trimestral "Un sólo mundo", pp.7.

BOSQUE MAUREL, J. (1967): "Subdesarrollo y despoblación en Andalucía Oriental". Boletín de la Cámara de Comercio e Industria de Granada, núm. 6.

-(1968-69): "La distribución de la explotación agraria en Andalucía", *Anales de Sociología*, núms. 4 y 5.

-(1974): "Latifundio y minifundio en Andalucía Oriental", *Estudios Geográficos de Andalucía Oriental*, CSIC., Madrid, 5-48.

-(1975): "Situación geográfica y marco físico en la vida económica andaluza", *ICE*, 507, 38-49.

-(1975-b): "Subdesarrollo e industrialización. El ejemplo de Andalucía", *Estudios Geográficos*, 36 (139-39), 107-123.

-(1977): "Nivel de desarrollo y dependencia en Andalucía", en M. Lombado y M. A. Sacalagua (eds.): "Andalucía", La Gaya Ciencia, Barcelona.

BOSQUE MAUREL, J. y VILLEGAS MOLINA, F. (1971): "Factores geográficos en el desarrollo socioeconómico de Andalucía", III, Instituto de Desarrollo Económico, Madrid.

BOYER, M. (1979): "Contradicciones entre comercio y desarrollo" *El País*, 29-IX-1979, Suplemento trimestral "Un sólo mundo", p.3.

BUESA, M. y BRAÑA, J. (1979): "Tecnología y dependencia. El caso de la industria militar", *ICE*, 552, 47-57.

CAMPS GARCIA, C. (1978): "La industria andaluza", Banco Industrial de Cataluña.

CAZORLA PEREZ, J. (1965): "Factores de la estructura socioeconómica de Andalucía Oriental", Caja de Ahorros de Granada.

-(1965-b): "Los movimientos migratorios como factor de la estructura económica andaluza", *Moneda y Crédito*, 94.

-(1975): "Andalucía Oriental a comienzos de los Setenta. Algunas consideraciones sociales", *ICE*, 507, 27-36.

COMPAN VAZQUEZ, D. (1977): "Sobre el uso del análisis de la regresión lineal simple en geografía. Aplicación al estudio de la distribución espacial de la renta en España *Paralelo 37*", *Revista de Estudios Geográficos*, 1, 83-102, Colegio Universitario, Almería.

-(1978): "La Isleta (Níjar), evolución de una comunidad de pescadores almerienses en el proceso de desarrollo español", en "Medio físico, desarrollo regional y Geografía", V Coloquio de Geografía, Universidad de Granada, 555-562.

-(1978-b): "Incidencia de la televisión en las estructuras socio-espaciales. El caso de Andalucía", *Paralelo 37*, *Revista de Estudios Geográficos*, 2, 171-196, Almería.

-(1979): "Sobre el uso de la correlación lineal simple en Geografía", *Cuadernos Geográficos*, 8, (en prensa).

-(1979-b): "Posición relativa de Andalucía en el marco espacial de la España peninsular. Razones en torno al subdesarrollo y la dependencia colonial de la región, perspectivas futuras", *Cuadernos Geográficos*, 9 (en prensa).

-(1979-c): "Posición relativa y desequilibrio en el espacio geográfico de la España peninsular. Aplicación de la técnica del potencial", Servicio de Publicaciones de la Universidad de Granada, (en prensa).

GOZAR VALERO, M y ESTRELLA PEDROLA, R. (1978): "Comportamiento demográfico y desarrollo en las comarcas de Almería", en "Medio físico, desarrollo regional y Geografía" V Coloquio de Geografía, Universidad de Granada, 555-562.

CUADRADO ROURA, J.R. (1977): "Financiación del desarrollo económico de Andalucía", Cámara Oficial de Comercio e Industria de Jaén.

-(1978): "Economía y transporte en Andalucía. Desarticulación y dependencia", Cámara Oficial de Comercio e Industria de la Provincia de Jaén.

DURRIEU, Y. (1973): "L'impossible régionalisation capitaliste. Témoignages de Fos et du Languedoc", Anthropos, París.

DUNFORD, M.F. (1977): "Regional Policy and the restructuring of capital", Sussex University, Urban and Regional Studies, Working Paper, 4.

ESTEBANEZ, J. y BRADSHAW, R. (1979): "Técnicas de cuantificación en Geografía", Tebar Flores, Madrid.

FERNANDEZ GUTIERREZ, F y BOSQUE SENDRA, J. (1975): "Jerarquización urbana, distribución espacial de ciudades y desarrollo económico en Andalucía", ICE, 507, 57-68.

FIRN, J. (1975): "External control and regional development: The case of Scotland", *Environment and Planning*, 7, 393-414.

GARCIA BARBANCHO, A. (1978): "El empleo y la emigración en Andalucía", en M. Lombado y M.A. Sallagua (eds.): "Andalucía", La Gaya Ciencia, Barcelona.

GONZALEZ MUÑIZ, A.J. (1973): "Resumen de la situación de los polos de desarrollo, Plan Jaén y Campo de Gibraltar", Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid, Boletín Informativo núm. 34.

GREGORY, D. (1975): "La emigración andaluza. Extranjeros en su propia tierra", ICE, 503, 102-9.

GROSSO, A. (1972): "Andalucía como mundo colonial", Universidad de Sevilla.

GUERREIRO RAMOS, A. (1979): "De la piratería a la relación de intercambio", *El País*, 29-IX-1979, Suplemento trimestral "Un sólo mundo", p.4.

HAGERSTRAND, T. (1970): "What about People in Regional Science?", *Papers, Regional Science Association*, 24, 7-21.

HAMILTON, F.E.I. (1978): "Aspects of industrial mobility in the British Economy", *Regional Studies*, 12, 153-165.

HERRERO, A. (1978): "La política nacional de transporte y la ordenación del territorio: notas para un enfoque", ICE, 531.

HOLLAND, S. (1976): "Capital versus the regions", The McMillan Press Ltd.

INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL (1976): "Un programa económico para Andalucía, 1976-79". Publicaciones de la Universidad de Sevilla, núm.6.

ISARD, W. (1960): "Métodos de análisis regional", Ariel, Barcelona, 1973.

LEAL, L. *et al* (1975): "La agricultura en el desarrollo capitalista español", Siglo XXI de España editores, Madrid.

LENIN, V.I.: "El Imperialismo, fase superior del Capitalismo", Fundamentos, Madrid, 1974.

LOZANO MALDONADO, J.M. (1978): "La industria andaluza", en J. Bosque Maurel (1978): "Estructura económica de Andalucía", Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Andalucía, Jaén, 617-650.

MARCO *et al*. (1977): "Incidencias del transporte en el desarrollo regional", Subsecretaría de Planificación, Madrid.

MARTIN GONZALEZ, C. y RODRIGUEZ ROMERO, L. (1977): "Cambio técnico y dependencia tecnológica. El caso de España", Fundación INI, Madrid, noviembre de 1977.

MOLERO, J. (1979): "La génesis del enfoque de la dependencia en los estudios de desarrollo. Una aproximación a la economía española", Tesis doctoral, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad Complutense, Madrid.

- MASSEY, D. (1979): "In what sense a regional problem?", *Regional Studies*, 13, 233-243.
- MORENO, I. (1978): "Andalucía, subdesarrollo, clases sociales y regionalismo", Manifiesto Editorial, Madrid.
- MYRDAL, G. (1971): "La pobreza de las naciones", Ariel, Barcelona, 1974.
- NAYLON, J. (1975): "Andalusía", Oxford University Press.
- (1977): "La experiencia británica en planificación regional: un comentario crítico, en "Medio Físico, Desarrollo Regional y Geografía", V Coloquio de Geografía, Universidad de Granada, 599-620.
- PALLOIX (1978): "La internacionalización del capital", Blume, Madrid.
- RICHARDSON, H.W. (1975): "Política y planificación del desarrollo regional en España", Alianza ed., Madrid.
- RODRIGUEZ ALCAIDE, J.J. (1975): "La planificación regional en Andalucía. Consideraciones sobre el binomio planificación estructura viaria en Andalucía", ICE, 503, 50-53.
- RODRIGUEZ ALCAIDE, J.J. y TITOS MORENO, A. (1975): "Factores retardadores e impulsores del desarrollo de Andalucía Occidental", Instituto de Desarrollo Regional, Sevilla.
- (1977): "Prioridad en las inversiones públicas de Andalucía", Cámara Oficial de Comercio e Industria de la Provincia de Jaén.
- RODRIGUEZ SANCHEZ DE ALVA, A. (1975): "Aspectos del sector industrial andaluz", ICE, 503, 63-75.
- ROUX, B. (1975): "Crisis agraria en la sierra andaluza", Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Sevilla.
- RUIZ MARTINEZ, A. (1975): "El peso de los factores naturales en el sistema de transporte de Andalucía Oriental", ICE, 507, 50-56.
- (1978): "El problema de las comunicaciones", en J. Bosque Maurel: "Estructura Económica de Andalucía", Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Andalucía, Jaén. 651-687.
- SANGUIN, Á.L. (1975): "Le concept de sous-nation en Géographie Politique" *L'Espace Géographique*, 4, 279-86.
- TAMAMES, R. (1976): "¿Qué es la planificación democrática?", La Gaya Ciencia, Barcelona.
- TITOS MORENO, A. (1975): "Consideraciones acerca del binomio planificación estructura viaria en Andalucía", ICE, 503, 54-59.
- VILLEGAS MOLINA, F. (1979): "Factores geográficos y red de carreteras en Andalucía Oriental", *Revista de Estudios Regionales*, vol. Extraordinario, núm. 1, 37-70.
- WILLIAMS, S.W. (1978): "Colonialismo interno, contrastes centro-periferia y Devolución. Un comentario globalizante", *Paralelo 37*, *Revista de Estudios Geográficos*, 1, 103-108.