

EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA (1961)

DAMIÁN LÓPEZ CANO Y MANUEL ARCOS ARMIJO

RESUMEN

En la historia reciente de Europa, gran parte de los países de nuestro entorno, han utilizado políticas de desarrollo en favor de las regiones más atrasadas. La España franquista, diseñó su estrategia económica en general, y desarrollista en particular, en función de los aires políticos que venían de Europa. Primero a través de planes de desarrollo provinciales, después a través de Planes de Desarrollo Nacionales, de clara influencia francesa, coincidentes con la llegada al Consejo de Ministros de los llamados tecnócratas. El Plan de Desarrollo Económico y Social de la Provincia de Málaga nace entre estas dos épocas, siendo pronto absorbido por el Primer Plan de Desarrollo de 1964. A pesar de ello son muchas e importantes las consecuencias del mismo.

ABSTRACT

In Europe's recent history, a great part of the countries of our environment have used development policies in favour of the more backward regions. Under Franco, Spain designed its general economic strategy and especially its development one according to the political influences that came from Europe. This was achieved firstly through plans of provincial development, and subsequently by means of Plans of National Development clearly influenced by France and which coincided with the arrival to government of the so called technocrats. The Plan of Social and Economic Development of the province of Malaga arose within these two periods, and soon was being absorbed by the 1964 First Development Plan. Despite of this fact, many and very important consequences were born of the Malaga Plan.

1. INTRODUCCIÓN

En ningún lugar de la provincia malagueña, es tan clara la huella dejada por el Proyecto de Plan Málaga, como en el valle del Guadalhorce. Este valle también conocido como “Hoya de Málaga” comienza en el desfiladero de los Gaitanes, a la salida del tajo donde el río rompe las duras calizas del Bético Interno que cierran por el sur la Depresión de Antequera.

Tiene el valle una longitud aproximada de 50 Kms., de ahí hasta el mar y una anchura media de unos 20 Kms. La disposición de la Hoya, enclavada al Oeste de la capital malagueña y resguardada de los vientos fríos del Noroeste y Norte por las sierras del borde oriental de la Serranía de Ronda (S^a. de las Nieves, Oreganal y Tolox) y las que cierran al Sur la comarca antequerana (Torcal, Valle de Abdalajís), y por el Bético de Málaga que cierra en forma de arco a la Hoya por su borde oriental, deja al valle sometido sólo a las brisas templadas del mar. Las lluvias son siempre escasas, por el mismo motivo anterior, puesto que las mencionadas sierras situadas al norte y al poniente, frenan gran parte de las precipitaciones procedentes del Atlántico. Los chubascos más abundantes se dan en otoño, y en los últimos meses de invierno. Las precipitaciones medias podemos cuantificarlas en unos 430 milímetros año, en la media del clima mediterráneo. La concatenación de todos los factores anteriores crea un microclima excepcional, muy templado, con ausencia de heladas, a lo que hay que sumar la excelencia de unas tierras de origen aluvial. Esta suma de distintos factores, permite desde siempre el cultivo en el valle, de toda clase de productos hortícolas, cítricos, caña de azúcar y más recientemente se han puesto de moda los cultivos subtropicales, principalmente el aguacate.

Aquí, en el valle, podemos ver una amplia red de canales, acequias y caminos que dibujan un paisaje agrario muy distinto a los secarrales anteriores a la implantación del Plan. Ahora las terrazas del río, aparecen plantadas de cítricos, y los pueblos de colonización creados al amparo del mismo, se alzan en las márgenes del Guadalhorce y sus afluentes, aunque ahora muchas de las viejas viviendas de los colonos, cumplen una función de segunda residencia, o la ocupan, en su mayor parte, una población envejecida. También gran parte de las parcelas agrícolas, son ahora fincas recreativas, de “nuevos agricultores” de fin de semana.

Para hacer posible los regadíos se alzaron dos presas en los ríos Guadalhorce y Guadalteba, se precisó inundar pueblos y construir túneles para el ferrocarril, en concreto tres de 1.700, 850 y 5.100m, también hubo que desviar carreteras y construir otras, las primeras con un diseño realmente moderno en la provincia, vías de segura traza y rasante, para los parámetros de la época. Los nuevos embalses fueron finalizados a principios de los setenta (Brotos Pazos, J. y García Villar, C., 1999) a los que se le suma el antiguo pantano del Chorro, sobre el río Turón, juntos tienen una capacidad de 350Hm³, y forman un lago artificial de 2.101 hectáreas, rodeado de hermosos pinares, frutos de una cuidada repoblación forestal. Estos pantanos y su entorno, conforman un ambiente natural de gran calidad paisajística, factor hoy en día, de atracción del turismo rural, también de numerosos excursionistas, y de amantes de los deportes de riesgo, que tienen en el Desfiladero de los Gaitanes y sus aledaños, un magnífico escenario de escalada¹.

1. Fue declarado Paraje Natural por Ley del Parlamento de Andalucía 2/1989 de 18 de Junio.

En suma, son recursos nuevos, indirectos, que aportan ingresos no previstos, ni siquiera imaginados por los planificadores, que redactaron en su día, tanto el Plan coordinado de riegos del río Guadalhorce, como el propio Proyecto de Plan Málaga.

Estos embalses abastecen de agua a Málaga capital y riegan el valle del Guadalhorce, a pesar de la alta salinidad de las aguas, debida a las aportaciones del manantial salino de Meliones, sal que se vierte al embalse, y del intento de desvío de su cauce, mediante un colector desde la fuente, hasta la depuradora del Atabal. Intento que resultó fracasado pues aún hoy, sigue aportando sal a las aguas de riego. Aguas debajo de los embalses, esta es utilizada hasta cuatro veces para generar energía hidroeléctrica, primero a pié de presa, después en Nuevo Chorro, para continuar en el Tajo de la Encantada, y por último en Paredones. Las previsiones sobre el consumo y la población, cuya demanda tendría que satisfacer, pronto se quedaron pequeñas, como la realidad dejaría patente.

Hay que retrotraer nuestra mirada a abril de 1961, a la tarde del día 28 (Diario Sur, 1961). Ese día el anterior jefe del Estado, general Franco, acompañado de los ministros de Obras Públicas, Industria, el director general de Obras Hidráulicas, el comisario del Plan Málaga y el Gobernador Civil recorrieron la zona de regadíos del valle del Guadalhorce². En el lugar conocido por el Hacho, en la finca Gibralmora, el Caudillo contempló el valle, y mediante cortinas de humo, sistema esperpéntico, pero sin duda efectivo, fueron señalándole en la lejanía la ubicación de los canales de riego, los sifones y las acequias. Entre otros datos, se le informa que son 11.000 las hectáreas a poner en riego sólo en el año siguiente, y que serán 250 litros de agua por habitante y día los que recibirá la ciudad de Málaga, eso sí, a largo plazo, de 50 años. Esta visita debió suponer sin duda, un impulso a las autoridades provinciales, y por consecuencia, al proyecto del Plan Málaga, cuya presentación oficial es de junio del mismo año, apenas dos meses después de la visita del Caudillo.

Asimismo, cercano ya el río a su desembocadura, se encuentran dos de las realizaciones industriales punteras del Plan Málaga, hay que referirse sobre todo a la Industria Textil del Guadalhorce, Intelhorce o simplemente la Textil. Tampoco tiene su origen en el Plan de Desarrollo Económico Social de la Provincia de Málaga. Su origen es anterior, del año 1952 (Barranquero Texeira, E., 1998), año en que se había convocado un concurso para la construcción de una fábrica de hilados, que quedó desierto. Es por ello, por lo que se acordó trasladar al INI la gestión de la instalación de la factoría, y después de los correspondientes estudios se decidió su construcción en Málaga, en la

2. El Plan Coordinado de Obras del Guadalhorce, de mayo de 1960, es en esencia el que se incluye en el Plan Málaga.

finca Perales, en la vega del río Guadalhorce y cerca ya de su desembocadura. También cercano a la desembocadura del río, apenas unos kilómetros a levante, y situada casi en la misma arena de la playa de la Misericordia, se edificó el segundo grupo de la central térmica de Málaga, asimismo obra del Instituto Nacional de Industria, y obra reflejada en el Plan de Desarrollo Económico Social de la provincia de Málaga.

Las repercusiones económicas del proyecto de Plan Málaga, no son tan visibles ni tan tangibles como las infraestructuras físicas que jalonan el valle del Guadalhorce, y las vegas de los otros ríos, —el Guaro y el Verde—, presentes también el proyecto de desarrollo malagueño. Que no sean visibles no quiere decir que no existan, la vega del Guadalhorce es regada hoy en día con las aguas embalsadas y distribuidas por el Plan Málaga, lo mismo debemos decir del abastecimiento de aguas a la capital y a los municipios de su área metropolitana, así como al resto de la Costa del Sol, si consideramos la trascendental importancia de la presa de la Concepción en el cauce del río Verde, en Marbella. El turismo de la Costa no hubiera podido existir sin las obras de regulación del Plan Málaga, o lo que es lo mismo, que Málaga tal y como la conocemos no hubiera podido ser.

Además hay que esbozar aquí, que las industrias creadas por el Plan directamente, es decir las del INI, hoy SEPI, la mayoría ya desaparecidas, al menos en su actividad empresarial, no han dejado una huella profunda en la ciudad y su provincia, si exceptuamos la Textil, que después de una serie rocambolesca de idas y venidas del sector público al privado y de pasar, finalmente a manos de sus propios trabajadores, que controlaban el 98% del accionariado y que hacían de la supervivencia empresarial un duro ejercicio diario, cesa su actividad, ya como Hitemasa, en el año 2004, en que los 192 trabajadores que formaban la plantilla de la empresa decidieron poner a la venta los terrenos para financiar sus planes de jubilación; en septiembre de ese año la empresa presenta ante la Delegación de Empleo de la Junta expediente de extinción de contratos de sus trabajadores (La Opinión de Málaga, 2004); en abril de 2005, mantienen contactos con la Gerencia de Urbanismo para una posible modificación de las ordenanzas de uso del suelo de la fábrica, una vez conseguido un posible comprador para los terrenos (Ibídem, 2005)

Los problemas para la textil malagueña comenzaron pronto, puesto que pronto se empieza a hablar eufemísticamente de “apertura hacia la iniciativa privada”. Más tarde, en julio de 1966 en un Consejo de Ministros celebrado en Barcelona, se limitaba la expansión industrial de Intelhorce, en parte debido a las críticas hacia nuestra fábrica aparecidas en la prensa catalana (Diario Sur, 1968). El consejo de Ministro del 7-12-1972 autoriza la venta de Intelhorce a la iniciativa privada (Barranquero Texeira, op. cit.), siendo el INI, bajo la dirección de Claudio Boada quien gestiona la venta; entre los compradores

figura como el principal el Banco Catalán de Desarrollo, que adquiere el 50% de las acciones, el resto se divide entre varios inversores privados. Con la nueva dirección aparecen, o mejor se agudizan, las tensiones sociales, paros, manifestaciones, encierros en parroquias, incluso en la propia catedral de Málaga, que no acabarían ni con la llegada al poder del partido socialista.

Algunas de estas fábricas han desaparecido incluso de nuestro patrimonio arqueológico industrial, como es el caso de la Térmica de Suanzes, desaparecida hace poco, y sin apenas repercusión en los foros y medios de comunicación.

El estado de la economía malagueña en los años anteriores al Plan de Desarrollo Provincial era realmente lamentable; la renta “per cápita” en el año 1957 ascendía a 9.548 pesetas, ocupando nuestra provincia el lugar 44 entre las provincias españolas, sólo 6 provincias tenían por aquel entonces una renta inferior y mostrando también en su evolución inmediatamente posterior unos valores bastante errático, tal vez la muestra más palpable de la incertidumbre y el subdesarrollo económico que se padecía³; en su composición interna las rentas del trabajo eran las de mayor importancia, lejos de las rentas de capital y las empresariales, que son en definitiva las que crean inversión productiva, en una distribución del 54,6% frente al 46,1 del total nacional; al mismo tiempo, el sector industrial contabilizaba el 19,2% del total del PIB, cuando la media nacional llegaba al 35,9 (Banco de Bilbao, 1959). También los índices de paro y emigración eran desfavorables en comparación con los de las demás provincias españolas.

Málaga es en estos años, una provincia subdesarrollada, sin posibilidad ninguna por sí misma de dejar de serlo; se imponía, pues, la ayuda y el aliento inversor del exterior para sacar a la provincia del ostracismo en que se encontraba y hacia ese camino parecía encauzarse el Plan de Desarrollo Económico Social de la Provincia que el Estado pretendió impulsar desde 1961, pero otros aires “innovadores” circulaban por los planificadores económicos y lo que pudo haber sido la panacea para acabar con los desequilibrios de la economía ya fuertemente volcada hacia los servicios, como casi textualmente reconocía el Consejo Económico Sindical de Málaga, se quedó sólo en un intento frustrado al ser absorbido en la política macroeconómica del I Plan de Desarrollo (C.E.S.M., 1962).

2. FILOSOFÍA DE LOS PLANES PROVINCIALES DE DESARROLLO

En todo diseño y posterior ejecución de Planes de Desarrollo, ya sea de ámbito nacional, como regional o provincial, subyace una clara dicotomía que

3. Subió al puesto 41 nacional en el año 1960 para bajar al 46 en 1962

condiciona sobremanera la estrategia posterior a seguir; dicotomía que resulta de aunar criterios tan dispares y contrapuestos como la eficacia y la equidad, conceptos difíciles de hacer coincidir en una economía de mercado y más aún en el incipiente libre comercio en que nos intentaban introducir en España durante los últimos años de la década de 1950 y los años sesenta, con el deseo de una rápida transformación de nuestra anquilosada economía en un estrecho margen de maniobra por la escasez de capitales disponibles para invertir.

La eficiencia o la rentabilidad rápida y creciente de las inversiones realizadas es muy difícil de hacer coincidir con la solidaria distribución espacial y la rentabilidad social que en su acepción más generalizada propugna la equidad; y en un contexto de rigidez inversora y escasez de capitales privados y más aún públicos, no es difícil imaginar el diseño de Plan por el que se decantarían las opciones políticas de la época: dejar a la propia inercia del mercado libre la iniciativa inversora para que rentabilizaran más eficazmente sus escasas inversiones.

Pero como recientemente exponía el escritor norteamericano Norman Mailer, el llamado por algunos **la conciencia moral de América**, “*creer en la teoría de que el mercado libre, se encargará de todo es un absurdo y una obsenidad*”, y más por aquellos años de penuria económica y de incertidumbre política y social (El Semanal, 2004).

Málaga se encontraba por esos años inmersa en los últimos lugares de renta del País, con un menguadísimo sector industrial y un sector servicios cada vez más inflado, catapultado por un turismo que ya estaba creciendo de forma importante, y que en el más ortodoxo concepto de libertad económica, hacían dirigir las inversiones privadas hacia el terciario, desestructurando aún más la maltrecha economía malagueña de la época.

Por tanto, de seguir el desarrollo de la economía de forma autónoma y dejando al libre albedrío de las fuerzas del mercado la política inversora, el desequilibrio que ya existía de forma palpable, se acentuaría aún más y las líneas de presión sobre el sector servicios, incidirían con mayor fuerza, como así lo reconocía ya el Consejo Económico Sindical de Málaga en 1962 (C.E.S.M., op. cit.), y solo una política económica orientada hacia el desarrollo equitativo podría subsanar las distorsiones existentes.

En la década de los sesenta del siglo pasado se decía que ninguna región estaba desheredada de recursos hasta el punto de que, por principio, no pudiera ser desarrollada, “...a condición de que se le dé protección y animación ... y para ese mal que representa quedarse sin estructura hay un remedio, un solo remedio, según parece, que es la reestructuración voluntaria, la intervención del Estado” (Lafont, R., 1971); pero lo que no se decía, porque se desconocía el concepto, aunque no sus manifestaciones, es que en un contexto económico donde la interdependencia es cada vez mayor, la “protección y animación” a

las regiones pobres, es decir, el apoyo del Estado y la inversión que “solidariamente” van de las regiones prósperas a las desequilibradas, benefician en mayor medida a las primeras.

En un mercado único e interdependiente, los desequilibrios de desarrollo no sólo perjudican a las regiones menos desarrolladas y a los colectivos más desarraigados, sino que llegan a entorpecer el crecimiento económico en su conjunto, pues impiden aprovechar al máximo todo el potencial económico, tecnológico y humano. Al mismo tiempo y como es de sobra conocido, la demanda de bienes y servicios generada por las ayudas e inversiones del Estado o de las regiones prósperas, redundan en beneficio de las empresas asentadas en las regiones desarrolladas, pues les permite gozar de nuevas oportunidades de negocio.

Trasladando esta cuestión a la actualidad y en el contexto espacial de la Unión Europea, se ha llegado a evaluar que “*de cada 100 euros transferidos por los Fondos de ayuda comunitarios a los países y regiones más desfavorecidas, los estados ricos reportan entre 30 y 45 euros en forma de contrato de todo tipo*” (Inforegio, 2000), y no hay que recordar que en desigualdad de desarrollo una relación de 100 a 45 entre las regiones pobres y las ricas, se traduce a la larga en mayores oportunidades de crecimiento en las segundas, que aprovechan mejor las sinergias producidas por cualquier inversión, aunque sea menor, ya que las rentabilizan más eficientemente (López Cano, D. y Aranda Moreno, M^a. Jesús, 2000)

Pero, ¿cuál era el contexto político y socioeconómico español por aquellos años en que el Estado intenta intervenir activamente en el desarrollo provincial?. A mediados de la década de 1950, la economía española, constreñida y agotada tras largos años de autarquía y ostracismos interno y externo, inicia un proceso de apertura e intento de despegue económico, que va a coincidir con la firma del Concordato con la Santa Sede y el Pacto Bilateral con USA de mediados de los 50, auspiciado en parte por las ayudas de organismos internacionales, el propio gobierno americano y la moratoria de pago de algunos bancos extranjeros acreedores del Estado.

Se pone en marcha, con la ayuda técnica y económica del FMI y la OECE, el Plan de Estabilización, que durante dos años, hasta 1961, va a intentar poner un poco de orden en la maltrecha e inflacionaria economía y encaminarla hacia un claro aperturismo y libre mercado que caracterizó la etapa siguiente de los Planes de Desarrollo.

Bajo el punto de vista estrictamente económico, el Plan de Estabilización logró unos objetivos rápidos e importantes, según reconocieron los propios organismos que lo auspiciaron. Fue, en el más amplio sentido de la palabra, una drástica medida quirúrgica aplicada de urgencia para sanear la economía que tuvo, como ya hemos dicho, efectos rápido e inmediato. Pero como toda

actividad quirúrgica fue cruenta, principalmente en el tejido social de la nación y sus inmediatos receptores fueron los emigrantes que se vieron forzado desde esos años a buscar nuevos horizontes. En los años que median entre la Estabilización y el principio de la reactivación, apenas tres años, casi 500.000 españoles salieron con destino a Europa.

Las remesas enviadas por estos emigrantes, cada vez más importante, junto con las divisas que aportaba un turismo incipiente pero en rápido crecimiento, fueron las palancas básicas que se sustentó la actividad inversora de la etapa del Desarrollo.

Y es precisamente en estos años de incertidumbre en lo económico y cambio en lo político, donde se inserta el Proyecto de Plan de Desarrollo Económico Social de la Provincia de Málaga (junio de 1961); mal momento para su inicial andadura ya que los planes de colonización ya estaban periclitando y se iniciaba una nueva etapa de planificación económica que se puso en marcha en 1964 (en el I Plan de Desarrollo) y que implicaba una nueva filosofía de entender lo económico y un deseo inocultable de introducir a España en una economía de libre mercado dentro del contexto occidental.

Poca libertad de maniobra se le dejaba, por tanto, al Plan Málaga; ya que nuestra provincia como emigrante e importante receptora de turismo, se convertía para el Estado en una fuente inestimable de captación de divisas necesarias para los objetivos inversores de los Planes de Desarrollo nacionales y antes de los tres años de su puesta en marcha fue absorbido por la política macroeconómica del I Plan de Desarrollo; poca cabida tenía en el nuevo marco estructural de la economía un plan preferentemente de colonización, cuando la nueva filosofía anteponía la industrialización a ultranza, a costa incluso del sacrificio de la agricultura y del tejido social que la sustentaba.

La colonización fue la respuesta del nuevo Régimen al fallido intento de Reforma Agraria de la República, recogida después por el franquismo aunque con directrices diametralmente opuesta, ya que se olvidó el aspecto jurídico-social y se actuó sobre la reforma técnica⁴.

El 18 octubre de 1939 se creó el Instituto Nacional de Colonización, creado a imagen y semejanza del organismo italiano encargado de la “*bonifica integrale*” desarrollada durante el fascismo (Barciela, C. et alii, 2001). El I.N.C. fue el principal instrumento de la política agraria del nuevo régimen y doce años después, el 20/2/1953, se creó el Servicio Nacional de Concentración Parcelaria, segunda palanca de la política agraria. Con ambos organismos, integrados en el IRYDA (Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario) en 1971 se desarrolló una política agraria dirigida fundamentalmente en dos direcciones:

4. En lo único que desde el punto de vista jurídico se incidió fue en la devolución a sus antiguos propietarios de las tierras que la República había expropiado.

colonización y concentración parcelaria, para hacer frente a dos problemas básicos: la necesidad de aumentar la superficie de regadíos y la de acabar con el minifundismo; el problema del latifundio pasó a un segundo plano (Tammes, R., 1974)

En lo concerniente a la colonización, que fundamentalmente el Plan Málaga responde a sus directrices, fue, como ya se ha indicado, el principal puntal de la política agraria del nuevo régimen. La colonización pretendía primero reforzar el autoabastecimiento de la población española, acuciada por las carencias de los años del hambre; después el interés por aumentar las zonas cultivables y en transformar los secanos en regadíos. Así se pretende primero la construcción de las necesarias infraestructuras agrarias y segundo la colonización: *“la colonización de grandes zonas regables de inmensas zonas de marismas (...) han de tener por consecuencia un aumento de la productividad del campo español y la creación de miles de lotes para el campesinado libre”* (Clavera, J. et alii, 1973)

Pronto se actúa sobre las denominadas eufemísticamente “zonas de economía desequilibrada”, y así, en abril de 1952 se creó por Ley el Plan de Industrialización y Electrificación de Badajoz, al que le siguió en abril del siguiente año el Plan Jaén. El proyecto del Plan Málaga llegó tarde, con casi 10 años de retraso, concretamente en junio de 1961; precisamente, como ya se indicó, en unos años en que se planteaba un radical cambio de política económica y una nueva concepción en la filosofía de los planes de desarrollo.

En la propia justificación del Proyecto de Plan de Desarrollo de nuestra provincia, la ponencia defiende la necesidad del mismo en base a necesidades económicas y sociales; entre las primeras basta con citar el bajo nivel de renta por habitantes, que situaba a Málaga en los últimos lugares del escalafón nacional; entre los segundos se hablaba de los grandes desequilibrios sectoriales de la economía; que repercutían en el tejido social de la provincia, reflejándose en que junto *“a la pobreza más elemental, junto a la exhibición de unas necesidades mínimas insatisfechas, coexiste el lujo llevado a términos de capricho y aún de fantasía”*, para afirmar después que en ninguna de las provincias y regiones españolas la diferencia entre las distintas clases sociales son más dispares, con los dos extremos visibles tan marcados, la necesidad y la opulencia (Gabinete Técnico del Plan, 1961).

Son varias las necesidades a cubrir por el Plan Málaga que esgrime la ponencia: importancia capital a los regadíos que permitan mitigar el paro agrícola; satisfacer las necesidades de los núcleos pequeños de población; abastecimiento y electrificación rural, y la promoción de industrias en la zona mediante tres vías: inversiones estatales mediante el antiguo INI (Instituto Nacional de Industria), creación de un Patronato de Inversiones (lo que posteriormente va a dar lugar al PADIMA, Patronato de Industrialización de Málaga) y estímulos

a la iniciativa privada. Mención especial le merece el turismo, para el que es necesario mejorar las infraestructuras de transportes, puerto, aeropuerto y red de carreteras, con el objetivo de promover y encauzar toda la riqueza generada por el turismo.

La llegada de los tecnócratas al poder que por estos años se inicia, cambió la filosofía de la planes provinciales y los que estaban en vigor fueron absorbidos por el I Plan de Desarrollo, plan que inaugura la llamada Etapa del Desarrollo en España y que actuando en un nuevo marco macroeconómico de ámbito nacional, apuesta decididamente por una industrialización a ultranza aún a costa del sacrificio de la agricultura.

El Plan Málaga, preferentemente de inspiración colonizadora, tenía los días contados, no tenía cabida en la nueva concepción desarrollista de los años sesenta y así, por estos años, las siguientes actuaciones de planificación en Andalucía son ya del I Plan de Desarrollo (1964-1967) y posteriores y utilizan ya una concepción distinta de desarrollo, e incluso una nueva terminología para las figuras de planeamientos provinciales, trasladada, como no, de la política económica francesa, que pasan al ordenamiento español sin incluso traducirlas; así los “pôles” franceses del creador de la política de reconstrucción económica de Francia tras la II Guerra Mundial, Jean Monnet, pasaron al ordenamiento español con el nombre de “polos”, y así aparecen en estas nuevas actuaciones de preferentes orientación industrial: Polo de Desarrollo Industrial de Sevilla (1964), Polo de Promoción Industrial de Huelva (1964), Zona de Preferente Localización del Campo de Gibraltar (1967), Polo de Granada (1970, Polo de Córdoba (1971), e incluso a Almería le asignan una acción muy acorde con la dinámica que llevaba la provincia en esos años, la de Zona de Preferente Localización Cinematográfica (1970).

Sólo en Jaén y Málaga no hubo una actuación decidida de los nuevos planificadores; pero Jaén sí tuvo en su día un Plan provincial con bastante entidad, sólo Málaga se quedó con un Plan abortado casi en sus inicios y sin una actuación industrial decidida por los nuevos planificadores, que le allanaron el camino hacia el monocultivo turístico, que tan necesario les era por los pingües ingresos que nuestra provincia aportaba con las divisas; y así, nuestra provincia se encaminó decididamente hacia el terciario, sacrificando no solo el sector agrícola sino también el industrial, con lo que los desequilibrios intersectoriales se hicieron más patente e incluso se incrementaban con las acciones previstas por los planificadores, ya que, como reconoce el propio Consejo Económico Sindical Nacional, *“La política del Gobierno ha desviado de Málaga la inversión industrial. Las provincias limítrofes (Sevilla, Córdoba, Granada) cuentan con los beneficios inherentes a los Polos de Desarrollo Industrial o a las Zonas de Preferente Localización (Campo de Gibraltar). Se han generado así desventaja para la inversión industrial en Málaga que no*

han encontrado compensación por el momento” y se preveía que estas inversiones durante la vigencia del III Plan de Desarrollo, según la misma fuente, fueran de un total de 2.156 millones de pts. para el sector industrial, frente a un total de 15.580 para el sector servicios (Consejo Económico Sindical Nacional, 1971).

La comparación de ambas cifras nos ahorra comentario acerca de la política de los nuevos gestores hacia Málaga y no nos debe de sorprender que tras la absorción del Plan Málaga por el I Plan de Desarrollo no se hiciera nada a favor de la industrialización provincial y se dejara al libre albedrío de la iniciativa privada la acción inversora, que como es obvio señalar mostraron una preferencia sin tapujo hacia el turismo, más susceptible de especulación y rápidas ganancias y más aún de escaso control.

El Plan de Desarrollo Económico Social de la Provincia de Málaga se configura, por tanto, como un proyecto bisagra entre dos tiempos y dos maneras distintas de entender la planificación económica. No obstante, las actuaciones previstas en el Plan se cumplieron en buena parte de lo anunciado por sus redactores.

3. RESULTADOS ECONÓMICOS-SOCIALES Y DEMANDAS GENERADAS QUE SE PREVEÍAN ALCANZAR POR EL PLAN MÁLAGA

3.1. Resultados económicos y sociales

En reiteradas ocasiones a lo largo de las escasas páginas (88 en total, más un Anexo) del Proyecto de Plan Málaga, el equipo planificador venía insistiendo en la variante social del mismo, más allá de la escueta rentabilidad económica. Es por esto por lo que la primera previsión sobre los resultados de las inversiones del Plan, las cuantifica en número de empleos creados, tanto los de carácter estacional como los permanentes, y tanto los creados por la ejecución de las obras del Plan, como los obtenidos en la explotación de los nuevos regadíos y explotaciones. Todo ello, viene referido al ámbito geográfico que nos atañe desde el principio de nuestro trabajo, que es el provincial.

Para el periodo de ejecución de los trabajos del Plan, el que iba de 1962 a 1968, se crearían cerca de 50.000 nuevos empleos distribuidos a lo largo de estos años. Los puestos de trabajo creados por las obras del Plan, se han calculado a partir de los jornales necesarios en cada obra, teniendo en cuenta que 300 jornales anuales, equivalen a un empleo al año. El cálculo recoge todos los sectores donde el plan actúa, que son los que figuran a continuación:

- Regadíos.
- Carreteras.

- Puertos.
- Abastecimiento.
- Repoblación forestal.
- Industria.
- Sindicatos.

Como vemos, no se incluyen los puestos de trabajo que en su día, demandarían las industrias complementarias del Plan. Como media estos puestos de trabajo suponen una creación de 8.200 anuales, y unos ingresos medios de 245 millones de pesetas anuales.

También estima el Plan, el número de empleos que se crearían por las inversiones privadas, tanto en el campo agrícola como en el industrial, cuantificados en unos 12.000 puestos de trabajo anuales, en los años de ejecución de las inversiones y cifra en más de 15.000 los empleos permanentes, creados a la conclusión del Plan, en el periodo 1967-1972. Sin embargo, no aporta argumentos ni cálculos que justifiquen, aunque sea mínimamente, los números de empleos que dice, por lo que estas cifras hay que tomarlas con precauciones, es decir, más como mera expresión de buenos deseos, que como cálculo económico.

En cuanto el empleo generado indirectamente por el Plan en el sector servicios, no se atreve el planificador a aventurar un número, sí adelanta que serán un número inferior, más limitado, y menor al generado por las inversiones estatales en agricultura y por la industria. Tampoco ahora define los argumentos en que se apoya, –si es que los hay–, Sí es evidente, que el sector servicios tiene que subir, al calor de las actividades económicas generadas por la ejecución de las obras del Plan Málaga, y sobre todo, por la puesta en marcha del mismo. Este sector, el de los servicios, debe subir tanto en empleo como en Valor Añadido, pero es un beneficio secundario, el Plan se limita a actuar como lanzadera de los servicios.

Los buenos deseos de los planificadores del Proyecto de Plan Málaga, se hacen todavía más patentes, cuando en el párrafo siguiente, afirman sin ningún tipo de dudas, que los puestos de trabajo creados por el Plan, absorben el paro actual, el crecimiento vegetativo de la población, y el incremento de aspirantes a un empleo, por el cambio de la estructura vegetativa de la población.

No solo eso, también afirman que quizás, sólo quizás, ofrecerá puestos de trabajo a individuos que no figuran en las listas de paro, pero que por la escasez en la remuneración, se pueden clasificar como subempleo. La evolución del empleo previsto crear en estos años, la podemos ver reflejado en el cuadro siguiente.

RESUMEN PUESTOS DE TRABAJO PREVISTO CREAR

Años	Temporales	Permanentes	Total
1962	7.494		7.494
1963	9.542		9.542
1964	10.868	165	11.033
1965	9.129	3.516	12.645
1966	8.537	9.360	17.897
1967	3.777	9.455	13.232
1968	400	20.044	20.444
1969		20.187	20.187
1970		20.207	20.207
1971 y ss.		20.207	20.207
Totales	49.747	103.141	152.888

3.2. Demandas totales que se preveían generar por el Plan Málaga

Recogemos las demandas de todos los sectores en los que el Plan va a actuar, que son los que se enumeraron más arriba.

A) Regadíos

Respecto al capítulo más importante de los que forman el Proyecto de Plan Málaga, el referido a los regadíos, la demanda de mano de obra era considerable, debido a la gran importancia de las presas a construir, en cada una de las zonas regables, las del Guadalhorce, las del Verde y las del río Guaro. Se puede cuantificar la importancia de la mano de obra, si decimos que ella sola supone el 21.5% de la inversión bruta total, para el conjunto de las inversiones programadas.

En cualquier obra civil, el cemento es una partida de considerable importancia, y más en unas obras de gran consumo de cemento como son las presas. De ahí que la demanda de este producto alcanzará un total de 440.000 toneladas, con un consumo medio anual entre las 60.000 y las 100.000 toneladas.

La única fábrica de cemento ubicada en Málaga por aquellas fechas, podía suministrar unas 160.000 toneladas en todo el periodo de duración de las obras, es decir entre 30.000 y 40.000 toneladas anuales, el resto tenía que ser importado de otras provincias, a menos que se instalara una nueva industria, como se proponía en el apartado dedicado a la industrialización de nuestra provincia del propio Plan. Los demás materiales necesarios para la construcción de las presas, son cantidades más modestas, y el Plan no preveía problemas en el abastecimiento de los mismos. Las demandas previstas en el Plan, relativas a los regadíos, junto con la de los demás sectores, las podemos ver en

el cuadro resumen general que se incluye al final de este apartado, condensados de los que figuran en el texto del propio Proyecto de Plan Málaga.

B) Carreteras

La inversión total en carreteras es de 634 millones de pesetas, los gastos de expropiación y los puramente administrativos de ejecución de los correspondientes proyectos, suman algo más del 10% de la inversión, exactamente 65 millones de pesetas. El resto del montante económico, dedicado a la ejecución material de los proyectos previos, generan las demandas propiamente dichas, demandas que vemos resumidas en el cuadro citado. Hay que resaltar la cuantía económica del apartado de los jornales, con 170.7 millones de pesetas, el 26.92% de la inversión en el capítulo dedicado a la mejora de las carreteras provinciales.

C) Puertos

En las obras de adecuación y mejora del puerto de Málaga, destaca, –al igual que en el apartado dedicado a las carreteras provinciales–, el componente social de las obras, reflejado en el volumen de la mano de obra, con una cifra media de 200.000 jornales anuales, y un montante económico de 116.3 millones de pesetas, divididos en anualidades, entre los años 1962 y 1966, con una inversión inicial de 20.2 millones de pesetas en el año 1962, un pico máximo en 1964 de 26.9 millones de pesetas, finalizando las inversiones en el puerto en 1966, con una inversión de 25.3 millones. Hay que referirse aquí a la importancia que tiene el “armamento del puerto”, ya sea en elementos marinos o terrestres. Entre los primeros señalaremos el utillaje de carga y descarga (grúas eléctricas) palas cargadoras de 1.7/2.4 Tn. y en cuanto al utillaje marino, indicaremos el remolcador nº 2.

D) Abastecimientos

Destaca el planificador la importancia de los abastecimientos de agua en la generalidad de las obras que componen el Proyecto de Plan. Son varias las razones con las que justifica la afirmación anterior. La primera de ellas se refiere a la difusión espacial de este capítulo, pues no en vano afecta al 40% del total de la provincia, es una inversión difusa, que por otra parte, contribuye a generar empleo en zonas de la provincia, con un alto nivel de desempleo, y una buena parte de la mano de obra empleada, lo está en régimen de subempleo, esta mano de obra supone el 20% de la inversión total. Como podemos ver, el componente social de este apartado dedicado a los abastecimientos, era fuerte.

Un segundo capítulo en el que el equipo planificador con buen juicio y florida prosa nos indica, es el efecto propagandístico, pues “llevarán a la totalidad del ámbito provincial pruebas tangibles del espíritu de renovación

social y económica del Plan Málaga, evitando que determinadas zonas de la provincia se sientan olvidadas del poder público”.

El consumo de cemento alcanza las 80.000 toneladas, de las cuales algo menos de la mitad será servida por la producción nacional, pero la mayor parte de la inversión entre los materiales, está dedicada a las tuberías, de fibrocemento y fundición. El capítulo de maquinaria y medios mecánicos, tiene cierto peso específico, por la cuantía y diversidad de los elementos empleados. Igual que en los apartados anteriores, todo ello lo podemos ver en el cuadro citado.

E) Repoblación Forestal

Este apartado es el que tiene una relación inversión/puestos de trabajo más favorable, es el que absorbe mayor cantidad de mano de obra, en una época del año en que el paro estacional en el sector agrícola se manifiesta con mayor crudeza, referido esto último a la tarea de repoblación en si misma. Asimismo, este empleo tiene un coste unitario inferior al ofrecido por otras inversiones.

Para el pago de expropiaciones se destinan un total de 30.5 millones de pesetas, y la inversión en sentido estricto es de 159.5 millones de pesetas. Tampoco hay que pasar por alto, la enorme significación medio ambiental de estas inversiones, en unos años en que estas no gozaban de la popularidad y el valor que hoy en día merecen.

F) Industria

Según reconoce el propio texto del Plan Málaga y posteriormente lo haría el propio Consejo Sindical Nacional, como ya dijimos, la escasez de las inversiones estatales en la industria, dentro del conjunto del Plan, hacen insignificantes las demandas generadas por el sector. La importancia del mismo, viene de la mano de las inversiones paraestatales, es decir las del Instituto Nacional de Industria.

H) Escuela de Hostelería

Las demandas generadas por la ejecución y puesta en funcionamiento de la Escuela de Hostelería, son de escasa importancia, comparadas con las demandas generadas en el conjunto del Plan.

Debido a ello se presentan, sin más comentario en el cuadro adjunto, que resumen las demandas totales que los planificadores preveían que se generaría por el Plan de Desarrollo Económico y Social de la Provincia de Málaga.

DEMANDAS TOTALES QUE SE PREVEÍAN GENERAR

Materiales	Sectores	Total
Hierro y acero (Tn)	Regadíos	4.774
	Carreteras	1.178
	Puertos	1.397
	Abastecimientos	880
	Industria	18.041
	Escuela de Hostelería	60
	Total	26.330
Alquitranes y betunes (Tn)	Regadíos	2.226
	Carreteras	10.940
	Industria	1.000
	Escuela de Hostelería	5
Total	14.171	
Cemento (Tn)	Regadíos	439.700
	Carreteras	16.530
	Puertos	23.200
	Abastecimientos	80.000
	Replacación forestal	2.100
	Industria	66.033
	Escuela de Hostelería	400
Total	627.963	
Madera (m³)	Regadíos	4.867
	Carreteras	525
	Puertos	957
	Abastecimientos	410
	Industria	1.970
	Escuela de Hostelería	60
Total	8.789	
Otros materiales (mill./ptas.)	Regadíos	362,1
	Carreteras	63,2
	Puertos	31,0
	Abastecimientos	253,7
	Replacación forestal	13,0
	Industria	312,1
	Escuela de Hostelería	7,2
Total	1.042,3	

DEMANDAS TOTALES QUE SE PREVEÍAN GENERAR

Materiales	Sectores	Total
Maquinaria y medios aux. (mill./ptas.)	Regadíos	547,6
	Carreteras	168,5
	Puertos	74,6
	Abastecimientos	85,0
	Industria	1.061,0
	Escuela de Hostelería	0,4
	Total	1.937,1
Transporte (mill. Tn/Km)	Regadíos	68,4
	Carreteras	18,6
	Puertos	5,5
	Abastecimientos	25,9
	Repoblación forestal	5,0
	Industria	8,5
	Escuela de Hostelería	0,2
Total	132,1	

Fuente: Proyecto de Plan Málaga

4. CONCLUSIONES

Ya hemos ido adelantando prácticamente en cada apartado anterior una serie de conclusiones parciales, es por ello, que en este último apartado, apenas haremos una serie de reconsideraciones poco menos que esquemáticas, con el fin de no vernos obligado a reiterar, más de lo preciso, lo ya escrito con anterioridad.

La primera consideración es que el Proyecto de Plan de Desarrollo Económico y Social de Málaga, nace tardío, ya iniciada la década de los años sesenta. Otros lo hicieron antes. Por ejemplo, el Plan Badajoz. Este plan denominado “Plan de Obras, Colonización, Industrialización y Electrificación de la Provincia de Badajoz” fue publicado en el BOE, en octubre de 1952, nueve años antes de que viera la luz el Proyecto de Plan de nuestra provincia. Otro Plan, más cercano al nuestro, el Plan Jaén nace en 1954. El Plan Málaga ya sabemos que es de 1961. Hay entre los planes que hemos visto y el nuestro casi una década perdida, con el consiguiente costo social y atraso económico.

También es un plan de vocación fundamentalmente agraria, puesto que las principales actuaciones previstas, como en su día fue en Badajoz, Jaén y Aragón, son para el sector primario, riegos fundamentalmente, si exceptuamos

la inversión, importante inversión, en el sector industrial, en lo que después sería la fábrica de Intelhorce. Las otras inversiones industriales son de bastante menor significación, sobre todo la del Oleoducto Málaga-Puertollano, del cual bien se podría decir que las molestias y los riesgos, son más importantes que las posibles ventajas que nos podría aportar.

En realidad, poco menos que nada medido en años, mucho si lo tasamos en tiempo económico, social y sobre todo político. Entre estos planes de desarrollo mencionados de principios de los 50 y el proyecto de Plan Málaga de 1961, hay una remodelación en el gobierno franquista, en febrero de 1957, con la llegada al consejo de ministros de Alberto Ullastres en Comercio y Mariano Navarro Rubio en Hacienda. Son los llamados tecnócratas, que aportan una nueva manera de entender la economía “más técnica”, y menos “azul”, en resumen, una economía más racional y menos influenciada por la ideología política vencedora en la guerra civil, en esencia militar y fascista. Ahora no son las provincias las entidades apropiadas para iniciar el despegue económico, este debe venir de la mano de un Plan de Desarrollo a nivel nacional, de influencia francesa, con actuaciones ubicadas en determinados enclaves llamados “polos de desarrollo”, que actuarían como lugar central en su zona de influencia, siguiendo el modelo teórico de Christaller⁵. Esta malla de enclaves de desarrollo, pensaban que sería más efectiva que los planes económicos provinciales, dejados cada uno a su ventura. Sea como fuere, los planes provinciales de desarrollo en ejecución, o en proyecto, fueron absorbidos por el I Plan de Desarrollo. El nuestro entre ellos, como dejó fiel constancia el discurso que dio en la Casa de la Cultura de nuestra ciudad, D. Juan de Arespachoga, diciendo textualmente, “*creemos que en la actualidad de España, la eficacia de un Plan de Desarrollo Nacional y el entusiasmo preciso para lograrlo, se encontrarán más fácilmente disciplinando la serie de los planes provinciales dentro de unas líneas generales de expansión nacional*”, con lo que venía poco menos que a dar el golpe de gracia al Plan, del que era una de sus máximas autoridades (Diario Sur, 1962). Como anteriormente dijimos es difícil poder aunar eficacia y equidad y así, al año escaso de la aprobación del Plan Málaga y a los pocos meses de su puesta en ejecución, se olvida el rasgo equitativo con una de las provincias más desequilibradas de España, en aras de una eficacia inversora de los Planes de Desarrollo nacionales que a la larga demostraron, no sólo sus escasos resultados, sino el aumento de los desequilibrios regionales.

5. En 1933 Walter Christaller presentó una tesis doctoral en la Universidad de Erlangen bajo el título “Die zentralen Orte in Suddeutschland”. Su modelo fue inicialmente pensado para el comercio, en una llanura teóricamente isotrópica, similar a la llanura alemana (Muiños Juncal, B., 2001)

Volviendo a nuestro más modesto Proyecto de Plan de Desarrollo, en su momento hemos comentado, que fue redactado con prisas, en poco tiempo, y por un equipo muy reducido de personas. Se pudo conseguir con tan pocos medios, gracias a que se aprovechó en gran medida las propuestas de los Consejos Económicos Sindicales, que conocían perfectamente las necesidades de nuestra provincia y sus posibilidades, y además había realizado ya el trabajo que hoy en día “denominaríamos de campo”. En consecuencia, es poco lo que aportó el Gabinete de redacción del Plan a la realización del mismo, si quitamos la ordenación de toda la información, y la sistematización de las peticiones y propuestas efectuadas con anterioridad, de los Consejos Económicos Sindicales.

El papel de la prensa que fue muy profusa en noticias acerca del Plan, hay que recordar que la mayor parte de las veces, se limitaba a ser mero portavoz de la política del gobierno civil, y cuando no, ensalza y loa el trabajo de las autoridades, sin el menor atisbo de crítica, muy al tono con la época. Ya entrados los primeros años 60, se vislumbran los primeros conatos, tímidos conatos, si no de reprobación a la labor de los mandatarios del régimen, si al menos deja ver algún que otro agujonazo a las actuaciones de nuestras primeras autoridades, al menos las provinciales. También se observa algo más de acidez en las preguntas de los periodistas a los políticos y demás gestores públicos, a la vez que la prensa comienza a erigirse en portavoz de otros movimientos sociales, entiéndase como tales, las asociaciones vecinales y los sindicalistas que trabajan en el tajo o a pie de fábrica, codo a codo con los obreros. Este cambio en la actitud de la prensa, va en aumento a lo largo de la década de los 60, alcanzando su punto culminante ya bien entrado los años 70.

Por otra parte, el Proyecto de Plan de Desarrollo de Málaga, en gran medida se realizó con inversiones ya previstas con anterioridad. En realidad las más sustanciosas de las inversiones ya estaban anunciadas incluso por la propia prensa. Los Riegos del Guadalhorce tenían su Plan Coordinado de Riegos, lo mismo sucede con Intelhorce, la industria textil malagueña, cuyo origen se remonta hacia el año 1952, año en que el Consejo de Ministros encomendó al Instituto Nacional de Industria la construcción de fábrica y la instalación de las hilaturas. Otro tanto podemos decir del oleoducto Málaga-Puertollano, o las inversiones del Instituto Nacional de Industria en la Central Térmica de las playas de la Misericordia. Hay inversiones que son simplemente gastos, correspondientes a la anualidad en curso, caso de la conservación de carreteras, que excepto alguna que otra actuación específica, algo más extraordinaria de lo normal, el resto es poco más que las actuaciones corriente del año. Las obras de comunicaciones se completan con las reparaciones del puerto de Málaga, las modernas grúas y demás utillaje, amén de las también nuevas instalaciones y demás ampliaciones del puerto.

A lo largo de las páginas del Proyecto de Plan de Desarrollo, los planificadores del mismo reiteran una y otra vez, el aspecto “social” del Plan Málaga, como una meta a alcanzar más allá del propio crecimiento económico. Esta faceta del Plan, la cuantifican entre otros parámetros, con el empleo, con el número de puestos creados tanto por las obras de ejecución del Plan, como los creados a resultas del mismo, una vez concluidas las obras. Estima el Proyecto de Plan, que para el periodo de ejecución de los trabajos, el que va de 1962 a 1968, se crearán cerca de 50.000 nuevos empleos distribuidos a lo largo de estos años. Estos puestos de trabajo creados por las obras del Plan, se han calculado a partir de los jornales necesarios en cada obra, teniendo en cuenta que 300 jornales anuales, equivalen a un empleo al año. Considera el Proyecto de Plan en unos 15.000 los empleos permanentes, creados a la conclusión del Plan, ya en el periodo 1967-1972, son cifras que habría que tomarlas con precauciones, y que en todo caso, se deberían de haber constatado con posterioridad a la conclusión del “non nato” Plan Málaga. Otra referencia ineludible en el aspecto “social” del Plan, es la electrificación rural, los pequeños y no tan pequeños núcleos rurales, muchos de ellos vieron la luz por primera vez a resultas de las actuaciones previstas en el Plan. Este aspecto “social” del Proyecto de Plan, está influenciado sin duda, por la doctrina social de la iglesia católica, con gran fuerza todavía en la España de finales de los 50. Esta política social de la iglesia católica, se reflejó en la política, a través de un nacional-catolicismo ramplón, y muy conservador.

Sin embargo, es justo y obligado decir, que lo que proporciona calado y hondura al Proyecto de Plan de Desarrollo de Málaga, no es una actuación en concreto, es la suma de actuaciones, que previstas de antes o no, lo que logra es dar un impulso a la economía de nuestra provincia. Quizás nunca antes en la historia de Málaga, haya existido tal concatenación de esfuerzos, y tal simbiosis con otras actuaciones puntuales de la esfera privada, léase nuevas fábricas de iniciativa privada, (Citesa, Amoniaco Español) y sobre todo, esfuerzos de una clase emergente de empresarios: los empresarios turísticos. El Proyecto de Plan de Desarrollo Económico y Social de la Provincia de Málaga nace tarde, ya lo hemos dicho en estas mismas conclusiones, pero a la vez nace en el momento preciso, justo a tiempo. Esta aparente contradicción no es tal, y además es fácil de explicar y enlaza con lo ya comentado. La mejora en las comunicaciones, en el puerto y en la red de carreteras provincial, y sobre todo la puesta en riego del Guadalhorce y del río Verde en Marbella, posibilitó por un lado la movilidad de quienes nos visitaban, y por otro lado garantizó el abastecimiento tanto de los productos mediterráneos y de huerta, como de los demás productos de consumo, al incremento de la población en los nacientes municipios turísticos. También el agua embalsada en el pantano del río Verde fue la que abasteció a las nuevas urbanizaciones, que comenzaron a poblar la

costa, y fue la tubería de la Costa del Sol Occidental, a pesar de sus averías continuas, la que llevo el agua potable a la nueva población flotante. Es así como un Proyecto de Plan, enfocado casi únicamente al sector primario, y además “non nato”, posibilitó el desarrollo del turismo, y el nacimiento, oportuno nacimiento habría que decir, de la Costa del Sol malagueña.

5. BIBLIOGRAFÍA

- BANCO DE BILBAO (1959): *Renta Nacional de España y su distribución provincial, 1957*, Bilbao, 1959.
- BARCIELA, C. ET ALII (2001): *La España de Franco. Economía (1939-1975)*, Síntesis, Madrid.
- BARRANQUERO TEXEIRA, E. (1998): *Intelhorce: La fortaleza obrera entregada*, Servicio de Publicaciones, Universidad de Málaga.
- BROTOS PAZOS, J. y GARCÍA VILLAR, C. (1999): *El embalse del Chorro, un hito en la política hidráulica del siglo XX*, Confederación Hidrográfica del Sur, Ministerio de Medio Ambiente
- CLAVERA, J. ET ALII (1973): *De la autarquía a la estabilización (1939-1959)*, Edicusa, Madrid.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL NACIONAL, (1971): *Las provincias ante el III Plan de Desarrollo*, Madrid.
- CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL (1962): *Perspectiva de desarrollo económico de la provincia de Málaga*, Málaga
- DIARIO SUR (1961): “Recorrido por la zona de los regadíos del Guadalhorce”, Diario Sur, 29 de abril de 1961.
- DIARIO SUR (1962): “Los inversionistas malagueños deberán aprovechar las inmensas posibilidades que ofrece el Plan de Desarrollo”. Diario Sur, 4 de mayo de 1962.
- DIARIO SUR (1968); “Málaga, por su industria”, Diario Sur, 6 de julio de 1968. En esta noticia el diario malagueño recoge algunas críticas vertidas por la prensa catalana, en particular la del diario Tele-Exprés.
- EL SEMANAL (2004): “Norman Mailer”, entrevista de Cristina Carrillo de Albornoz. “El Semanal, nº 872”, 12/7/2004
- GABINETE TÉCNICO DEL PLAN (1961): *Proyecto de Plan de Desarrollo económico Social de la Provincia de Málaga*, Presidencia del Gobierno, Madrid.
- INFOREGIO (2000): *La Unión Europea, entre cohesión y disparidades*, Bruselas
- LA OPINIÓN DE MÁLAGA (2004): “Hitemasa presenta expediente de extinción de sus 192 empleos”, La Opinión, 21 de septiembre de 2004.
- LA OPINIÓN DE MÁLAGA (2005): “Hitemasa apalabra una oferta por el suelo y negocia con Urbanismo”, La Opinión, 20 de abril de 2005).
- LAFONT, ROBERT (1971): *La revolución regionalista*, Ariel, Barcelona
- LÓPEZ CANO, D. y ARANDA MORENO, M^a, J. (2000): “La Unión Europea, entre desequilibrio y cohesión”, *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, CXXXVI, 2000

MUIÑOS JUNCAL, B. (2001): "Territorio, movilidad de mano de obra y formación del mercado de trabajo. El pensamiento económico espacial hasta la segunda guerra mundial", *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, nº 94.

TAMAMES, R. (1974): *Estructura económica de España*, Guadiana, Madrid, 7ª ed.