

## Policentrismo urbano y ajuste del sistema de ciudades en Galicia

Andrés Precedo Ledo | Alberto Míguez Iglesias  
*Universidad de Santiago de Compostela.*

**RESUMEN.** El sistema urbano de Galicia constituye un caso interesante para estudiar la evolución y ajuste de un sistema policéntrico de ciudades a la etapa postindustrial, así como su apertura al sistema urbano global. En este estudio partimos de la hipótesis de que las ciudades medias pueden posicionarse como ciudades subglobales mediante procesos de innovación y creatividad, que aportan una ventaja comparativa de competitividad basada en la calidad de vida. También en esto las ciudades gallegas presentan un caso de interés para el estudio de las estrategias urbanas. Se mencionan los diferentes modelos de gestión, de planificación, de creación de redes de ciudades y de instrumentos de marketing urbano y desarrollo regional.

*Palabras clave:* Ajuste sistemas urbanos policéntricos, ciudades medias subglobales, políticas urbanas estratégicas, sistema urbano gallego.

**ABSTRACT.** The urban system of Galicia constitutes an interesting case to study the evolution and adjustment of a policentric system to the postindustrial stage, as well as its opening to the global urban system. This study we left from the hypothesis that the medium cities can position like subglobal cities by means of processes of innovation and creativity that contribute a comparative advantage of competitiveness based on the quality of life. Also in this, the Galician cities present a case of interest for the study of the urban strategies. The different models from management, planning, creation of networks of cities and instruments of urban marketing and regional development are mentioned.

*Keywords:* Policentric urban systems adjustment, subglobal medium cities, strategic urban policies, Galician urban system.

## 1. El policentrismo urbano y las propuestas de articulación territorial

El policentrismo constituye, como tantas veces hemos puesto de manifiesto (Precedo, 1974, 1998) uno de los principales rasgos definitorios de la organización territorial de Galicia, siendo probablemente el exponente más claro de este modelo entre los sistemas de ciudades españolas (Precedo, 1988). Este hecho es resultado de una larga evolución histórica, caracterizada por una alternancia del liderazgo de cada una de las ciudades en los diferentes momentos históricos del proceso de urbanización, tal como en su momento expuse (Precedo, 1987) y como años después otros estudios posteriores confirmaron (Villares, 2004). Pero esta estructura territorial que presenta indudables ventajas desde el punto de vista del equilibrio territorial (Parejo, 2003), también ofrece ciertos inconvenientes, como es la dificultad de formación de una metrópoli regional, sustituida por un equilibrio inestable de liderazgos compartidos y, fruto de ello, el incremento de las tensiones interurbanas y el riesgo de decisiones reiterativas en cada una de las ciudades. Todo ello genera múltiples problemas relacionados con el umbral económico de competitividad y con la eficiencia de las inversiones públicas, más aun cuando este policentrismo urbano se reproduce en la base del sistema, caracterizado por una red de ciudades pequeñas, en su mayoría cabeceras de comarcas rurales renovadas o asentamientos urbanos litorales. Como en un trabajo inicial se señaló (Precedo, 1974), en Galicia la distancia media entre las pequeñas ciudades (las villas) es de 20 Km., y entre las de más de cien mil habitantes la media de las distancias por carretera es de 71,4 Km y un tiempo de 55,4 minutos. No es extraño que en este contexto se sucedieran propuestas diversas de integración. Unas veces encaminadas a la articulación de la red urbana en un sistema regional (Plan De Coordinación Territorial 1979); otras, a la asociación de ciudades próximas para conformar regiones urbanas más competitivas (La Ciudad de las Rías 1960), o a la formación de ejes metropolitanos de dimensión regional (el eje atlántico del III Plan de desarrollo) o suprarregional (el eje atlántico eurorregional en su formulación inicial para conectar Coruña-Vigo-Porto, o en su estado actual como una red de ciudades de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal). No faltan tampoco propuestas para interpretar este sistema de ciudades como una Ciudad Región (Precedo, 1999) o como una Ciudad Única, partiendo de las oportunidades que aportan las nuevas vías de comunicación (autovías y tren de alta velocidad) (Avance de las D.O.T. 2004). En paralelo, algunas de sus ciudades han puesto en marcha proyectos urbanos de interés para encauzar el proceso de adaptación urbana en la transición de la fase industrial –que aquí se produjo tardíamente– a la postindustrial.

La etapa industrial se había caracterizado por un reforzamiento de las dos ciudades mayores, Vigo y A Coruña, que aceleró el proceso de metropolización y produjo un proceso inicial de concentración del crecimiento urbano a nivel regional, introdu-

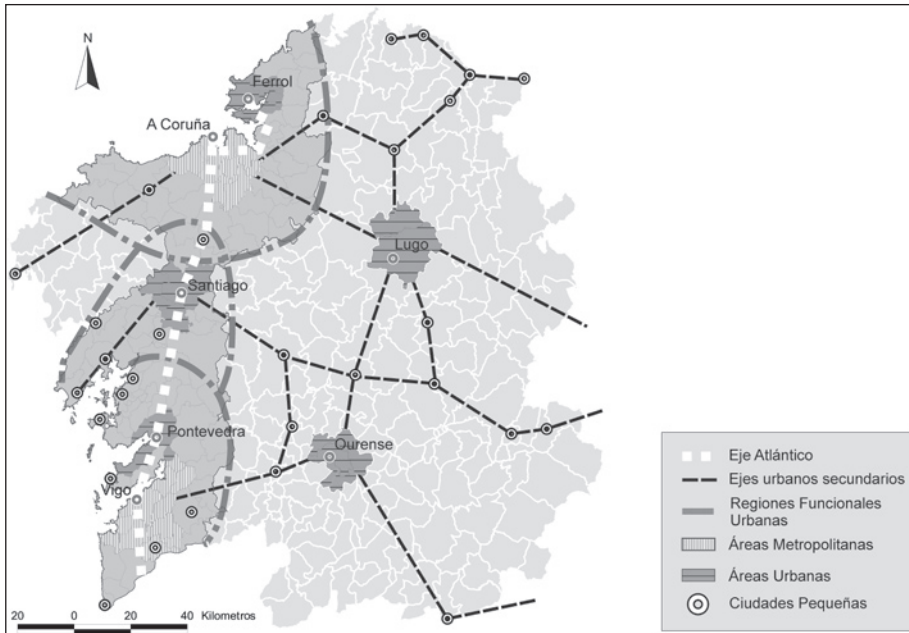


Fig. 1. La estructura territorial y funcional del sistema urbano gallego.

ciendo un principio de bicentrismo urbano en la estructura policéntrica tradicional, al constituirse ambas ciudades en los motores económicos del desarrollo regional. Sin embargo, la crisis del modelo industrial anterior, la terciarización de la economía urbana y la creación de la Comunidad Autónoma introdujeron cambios significativos en las principales ciudades, ante la necesidad de poner en marcha nuevos proyectos urbanos, para un ajuste al nuevo sistema urbano regional, o para adaptarse a los nuevos modelos urbanos. Los casos más destacados fueron los de A Coruña, Santiago y Vigo, enumerados por orden cronológico. A ellos nos referiremos después. La consecuencia de este proceso de ajuste puede sintetizarse en el reforzamiento del policentrismo, de tal manera que podría afirmarse que el modelo policéntrico actual presenta una versión renovada del policentrismo histórico, pero ahora en el contexto de su inserción en el sistema urbano global.

Por todo ello Galicia constituye un interesante caso de estudio desde el punto de vista del ajuste y modernización de los sistemas urbanos regionales, y en particular de cómo entre las principales ciudades del sistema tienen lugar interesantes alternancias y modificaciones funcionales de posicionamiento jerárquico regional, y de posicionamiento exterior en el sistema internacional de ciudades. Por eso, estamos también ante un caso demostrativo de cómo el sistema de las ciudades medias puede constituir una alternativa complementaria a las grandes aglomeraciones urbanas, frente a las

tesis iniciales a favor de las metrópolis mundiales como los soportes urbanos de la globalización (Castells, 2001). De hecho, desde entonces han surgido opciones orientadas a considerar el papel de las ciudades medias en el nuevo mapa global, como ocurre con el concepto de las ciudades subglobales (Hall, 2001), o con la referencia a un segundo escalón jerárquico del sistema urbano global formado por aglomeraciones medias de rango internacional. Evidentemente que estos temas requieren un profundo y amplio debate, pero aquí los mencionamos tan solo como referentes para encuadrar las ciudades que ahora nos interesa estudiar.

## 2. Los modelos de planificación y gestión de los espacios urbanos

Muy pocas son, entre las ciudades gallegas, las excepciones a una dinámica general caracterizada por la débil innovación, la improvisación, el localismo, y el desarrollo especulativo. Pocas veces el crecimiento de las ciudades estuvo unido a un modelo o proyecto de ciudad previamente diseñado. Desde una perspectiva histórica, quizás el caso más sobresaliente haya sido la creación de una “ciudad de nueva planta” en Ferrol (S. XVIII), que probablemente podríamos encuadrar en el modelo urbanístico neoclásico o ilustrado. Muy destacada también fue la aportación del Plan Comarcal de Palacios al diseño de una ciudad metropolitana policéntrica en el entorno de Vigo (1932), con una trasposición a la ría del modelo de la “Garden City” de E. Howard (1902), pero que, como todos los pioneros y la mayoría de los innovadores, no encontraron el entorno social y cultural adecuado para recibir las nuevas ideas. Más fácil fue la introducción de nuevas ideas urbanísticas a espacios urbanos concretos: podemos citar algunos ejemplos. El modelo residencial inglés se aplicó a pequeña escala a barrios burgueses u obreros de A Coruña de principios del siglo XX, donde también cuajó el primer Ensanche decimonónico gallego, de acuerdo con la llamada Ley de Ensanche y Saneamiento de las Poblaciones. También el movimiento moderno, dentro de un contexto del racionalismo organicista final, inspiró la construcción en la capital coruñesa de algunas actuaciones de interés (Barrio de las Flores, Unidad Vecinal de Corrales y Molezún), aunque ni su calidad constructiva ni su conservación actual hagan pensar que lo tienen. En el mismo grupo habría que situar actuaciones en los polígonos del INUR de los años sesenta. Todo lo demás ha sido fruto de planes generales de ordenación urbana sucesivos, miméticos muchas veces, que evolucionaron desde de una fase inicial que incluía el diseño de ciudad, como ocurrió en Vigo (Plan Cominges de 1943) y A Coruña (Plan Cort, 1948), a la formulación posterior basada en la zonificación y los planes parciales, lo cual en un contexto fuertemente especulativo y escasamente disciplinado, dio lugar a la construcción de ciudades troceadas carentes de proyecto unificado, lo cual se acentuó en las periferias metropolitanas. Cierto que en algunos casos se pensó acertadamente el modelo funcional de ciudad,

como fue el caso de A Coruña como Ciudad de Servicios (Precedo, 1990), pero tal vez sea el caso de Santiago el único que permita hablar de un proyecto integrado de ciudad, mediante la coordinación de la planificación física y el modelo funcional. (Precedo y Villarino, 1995)

En un contexto como éste, no es extraño que el resultado fuera la densificación creciente, la congestión del tráfico, la carencia de espacios libres, la morfología arquitectónica de baja calidad, el tejido urbano inacabado y desordenado, y una construcción incontrolada en conflicto permanente con el entorno rural y con el paisaje. Como demostración radical de ello están los espacios rururbanos desordenados y difusos de muchas poblaciones litorales. Pero el caos urbanístico no acaba ahí, porque a partir de los años ochenta todas las ciudades, aunque con diferente intensidad, expandieron su crecimiento hacia los municipios periféricos creando espacios metropolitanos en donde los males de la ciudad principal se multiplicaron. Evidentemente no cabía esperar de municipios hasta entonces rurales y carentes de modelo alguno de gestión y de planeamiento otra respuesta que la habida: facilitar a los promotores sus objetivos como manera de incrementar los debilitados ingresos municipales y hacer frente a la pérdida de población. Un campo abonado para el desorden edificatorio, la creación de calles-carretera, la especulación y la corrupción, de modo que en la mayoría de los municipios de las periferias urbanas se empeoró la situación de las ciudades centrales. Se tardó mucho tiempo en buscar soluciones, pudiéndose mencionar las siguientes iniciativas:

a) La creación de áreas metropolitanas. En los años ochenta surgió la mancomunidad metropolitana de A Coruña, pensada inicialmente para resolver los problemas de movilidad, pero no llegó a funcionar. Mientras tanto se crearon empresas municipales de servicios para la gestión del agua y de los residuos, y se creó un consorcio para el transporte metropolitano, a la vez que se construía una nueva infraestructura de saneamiento y depuración para toda el área metropolitana. Las diferencias entre el municipio principal y los de la periferia llevó recientemente a la creación de un Consorcio Metropolitano del que se excluyó la capital. Actualmente se está estudiando el modelo de Ciudad Metropolitana (Precedo, 2007). En Vigo también se creó una mancomunidad metropolitana, desde la cual se redactó recientemente el borrador de un estatuto para crear una corporación metropolitana, siguiendo el modelo administrativo clásico que, tal como la experiencia había demostrado, no resultó funcional donde se aplicó. Actualmente se está pendiente de la promulgación de un texto legal para regular la constitución de las áreas metropolitanas en Galicia.

b) La redacción de planes estratégicos empezó a aplicarse en Galicia relativamente pronto. El primero fue el de Vigo (1993) que llevó a la creación de un órgano de cooperación público-privado de gestión (fundación pro-Vigo) pero no se alcanzaron los resultados esperados por la falta de un proyecto consensuado. Ello motivó la redacción de un segundo plan estratégico (2004) que por razones políticas ha quedado

archivado, aquejado de la obsolescencia que este tipo de iniciativas padece con el paso del tiempo. Pontevedra es otra ciudad con plan estratégico (2000). Otro plan estratégico se redactó en Lugo (2006) orientado a la participación ciudadana. Santiago esta elaborando, con cierta calma, su plan estratégico. Del resto se pueden comentar los planes estratégicos provinciales de Ourense (2001), de Pontevedra (2005) y de A Coruña (2007) en los cuales se contempla, en lo que a la estructura urbana concierne, modelos subregionales de desarrollo urbano. En el caso ourensano se diseñó una ciudad metropolitana policéntrica formada por la capital y una corona de cabeceras de comarca; en la provincia pontevedresa se habla de una Ciudad Región Policéntrica que aglutine el conjunto Tui-Vigo-Pontevedra-Vilagarcía, utilizando para su articulación la red ferroviaria como soporte de un modelo de transporte intermodal. En el plan coruñés se repite el modelo de la ciudad Policéntrica aplicada al área metropolitana y las áreas funcionales a las ciudades restantes, siguiendo lo que contenía el Avance de las D.O.T. (2005).

c) Más recientemente acabamos de presentar un estudio para el posicionamiento y constitución del área metropolitana de A Coruña (Precedo, 2007) elaborado a partir de una adaptación de la metodología del marketing estratégico. Propugna la creación de una Ciudad Metropolitana Policéntrica para la cual se contemplan diferentes escenarios territoriales posibles.

d) Aunque en otro orden de cosas, pueden mencionarse otros dos casos de gestión urbana que han resultado eficaces para los objetivos planteados. Se trata de dos consorcios en Vigo y Santiago. El primero corresponde al Consorcio de la Zona Franca, financiado preferentemente por la principal empresa en ella instalada (Citroen). Funciona como una agencia urbana de desarrollo local, y debido a su gran capacidad inversora ha acometido importantes actuaciones en la ciudad y en el área metropolitana, casi siempre en las actividades que le son propias: suelo empresarial, infraestructuras de

**Cuadro I: Las estrategias urbanas en las principales ciudades.**

	Índice de Acción Estratégica	Objetivo Principal	Tipo de Política	Tipo de Financiación Dominante	Tipo de Cooperación
Santiago	4	Turismo Cultural	Regional/ Estatal, internacional	Subvención Pública	Institucional (pública)
Vigo	2,5	(I+D) Clusters, Logística portuaria	Local/ Regional, Eurorregión	Cofinanciación privado-público	Privado-público
A Coruña	1	Calidad de Vida, Ciudad de Servicios	Local	Patrocinio empresarial	Público-privado

Fuente: Precedo, A. (2007). El Área Metropolitana de A Coruña: una Metrópoli Euroatlántica.

acceso portuario y de transformación del contacto puerto-ciudad, y creación de una gran plataforma logística. En el caso del Consorcio de Santiago, se trata de un instrumento de cooperación de las administraciones públicas (estatal, regional y local) para promover actividades de rehabilitación, mejora y promoción de la Ciudad Histórica.

Si al cuadro anterior añadimos el que resume los instrumentos y modelos de gestión, comprobamos como cada ciudad ha seguido un modelo diferente, adaptado a sus circunstancias, y aunque no en todos los casos las iniciativas emprendidas hayan tenido éxito, aportan un interesante ámbito de actuación y una experiencia valiosa, aún teniendo en cuenta sus dificultades y limitaciones.

Con todo, estas iniciativas, y otras que se acometieron, no han sido suficientes para contrarrestar el neodesarrollismo que caracterizó a la expansión urbana, precisamente cuando las ciudades más crecían. De ahí que el urbanismo ejecutado, salvo excepciones, no haya sido hasta ahora el adecuado para alcanzar ese nivel de calidad que, en teoría, todo proyecto de ciudad requiere para competir en calidad en el sistema urbano actual. Máxime cuando la dimensión cualitativa es el ámbito donde pueden encontrar ventajas comparativas las ciudades medias, como son las que caracterizan el sistema urbano policéntrico de Galicia.

**Cuadro II: Modelos de gestión urbana en las principales ciudades.**

	Tipo de Acción dominante	Organizaciones promocionales y de cooperación	Instrumentos Principales	Actuaciones principales	Reconocimientos
Santiago	Marketing estratégico	Xacobeo, Consorcio, Mancomunidad comarcal.	Xacobeo Consorcio	Promoción del Camino de Santiago. Rehabilitación urbana. Promoción turística	Premios Internacionales de urbanismo y Rehabilitación, Patrimonio de la Humanidad y Ciudad Europea de la Cultura
Vigo	Planificación estratégica	Fundación Pro-Vigo. Mancomunidad del Área Metropolitana Consorcio de la (Zona Franca)	Zona Franca	Abrir Vigo al Mar (contacto puerto/ciudad)	Premio Nacional de Urbanismo
A Coruña	Gestión Local	Mancomunidad de Municipios Consorcio intermunicipal	Empresas municipales	Infraestructuras medioambientales (residuos, abastecimiento, saneamiento)	Premios Internacionales de Ciudad Sostenible.

Fuente: Precedo, A. (2007). El Área Metropolitana de A Coruña: una Metrópoli Euroatlántica.

### **3. Las respuestas de las ciudades: proyectos urbanos e internacionalización**

Los comienzos de los años ochenta significaron una profunda convulsión de los factores sobre los que se sustentaba la estructura del sistema urbano de la etapa industrial. La crisis de los sectores productivos básicos en Vigo y Ferrol (construcción naval, metalurgia,); el síndrome de la capitalidad en A Coruña unida a la pérdida efectiva de centros de decisión económica y político-administrativa; la creación de la nueva administración autonómica y el proceso de desarrollo turístico generado por la estrategia de marketing regional del Xacobeo en Santiago, generaron la necesidad de desarrollar nuevas políticas urbanas para alcanzar un reajuste de cada una de estas ciudades dentro del sistema regional. En el caso de Santiago era necesario adaptarse a la nueva situación, y mejorar o recuperar las posiciones anteriores en los casos de A Coruña y Vigo. Este proceso de ajuste dio lugar a la formulación de interesantes proyectos urbanos, cada uno de ellos con objetivos y procedimientos muy diferentes, pero que en los tres casos lograron algunos de los objetivos inicialmente planteados. El resto de las ciudades o no fueron capaces de articular un nuevo proyecto de ciudad (caso de Ferrol) o se limitaron a seguir la tendencia general de las políticas urbanas comunes (rehabilitación de los centros, peatonalización, grandes equipamientos, promoción turística y cultural) sin que en ninguno de los casos las dimensiones de los cambios superase el ámbito local. Solo en tres de ellas, las citadas en primer lugar, se pusieron en marcha iniciativas empresariales y políticas urbanas que, directa o indirectamente, contribuyeron a su posicionamiento como ciudades internacionales en el nuevo sistema urbano europeo e internacional, iniciando así una nueva etapa en el sistema urbano, tanto por su apertura exterior como por las dimensiones de los proyectos e iniciativas.

#### **3.1. Vigo: de una ciudad industrial en crisis a un polo de competitividad.**

Como en otras ciudades fabriles, la transición a la sociedad terciaria postindustrial estuvo acompañada de una crisis del modelo de ciudad precedente. En un libro titulado “Vigo área metropolitana” (Precedo, 1988) analizaba la difícil transición de la ciudad viguesa desde la crisis industrial, simbolizada por la del sector naval, pero que se extendió a otros sectores productivos. El tránsito la llevó a una economía urbana cada vez más especializada y con un censo laboral y productivo muy centrado en torno al complejo del automóvil. Desde entonces Citröen y el Consorcio de la Zona Franca, además del sector pesquero, se convirtieron en los verdaderos actores de la ciudad, que se transformó en un poderoso centro tecnológico y logístico de automoción de radio internacional, en el que operan varias multinacionales apoyadas en un soporte organizativo y tecnológico muy importante (el Cluster del Automóvil y el



Centro Tecnológico de Automoción). Los sectores tradicionales avanzaron también en competitividad mediante la creación de otros clusters sectoriales, como ocurrió en el caso del granito, que permitió incorporar fases de mayor valor añadido y abrirse a los grandes mercados mundiales. También la pesca adquirió nuevas dimensiones ya que en la ciudad tiene su sede la principal empresa multinacional del sector (Pescanova); asimismo, la construcción naval se recuperó gracias a la privatización y la orientación a productos especializados mediante la aplicación de nuevas tecnologías y la investigación en nuevos materiales (buques de pasaje, pesca, embarcaciones deportivas etc.) ampliando también su cartera a mercados exteriores. Pero fue en la automoción donde se alcanzaron las mayores cotas de competitividad, en lo cual la creación del cluster del automóvil, con 70 empresas en la actualidad, jugó un papel determinante, pudiendo considerarse como una estrategia de éxito por cuanto, además de captar nuevas inversiones de otras multinacionales del sector atraídas por un soporte tecnológico innovador, redujo la dependencia de la firma matriz, que tiene en la ciudad la planta más productiva de la marca francesa. Todo ello aportó al área viguesa ventajas competitivas en comparación con otros centros automovilísticos, que se plasmaron en la creación de miles de puestos de trabajo en los últimos años. La idea del modelo de clusters era reforzar la cooperación entre empresas, administraciones e investigación, obteniendo economías de escala y haciendo de Vigo un polo de competitividad.

Pero si el dinamismo empresarial estuvo acompañado de un fuerte dinamismo demográfico y edificatorio, haciendo de Vigo la aglomeración urbana con más población de Galicia, la planificación espacial de ese crecimiento no funcionó simultáneamente. Ciertamente se efectuaron actuaciones importantes de mejora urbana, como la remodelación del área central, o la primera fase del proyecto de Abrir Vigo al Mar, con dudosa resolución de un difícil diálogo formal en algunas zonas de contacto, pero no fueron suficientes para contrarrestar la suma de actuaciones urbanísticas especulativas y muchas veces ilegales que afectan a la totalidad del área metropolitana. Ahora la ciudad está gestionando un nuevo plan general, sujeto primero a una contestación ciudadana masiva, y después a una larga controversia, al igual que ha ocurrido con su propuesta para la constitución del área metropolitana.

Vigo ha hecho una apuesta estratégica difícil: ser la capital del Eje Atlántico. Pero, más allá de las declaraciones políticas sobre la capitalidad de la Euroregión, la realidad demuestra que dicho eje ya tiene su capital en Oporto, donde la ciudad olívica encuentra un importante competidor, aunque de la asociación estratégica de ambas ciudades puedan surgir ventajas competitivas para la ciudad gallega, principalmente por la mayor competitividad de sus empresas y por las actuaciones para convertirse en un centro logístico marítimo internacional.

Ahora Vigo está buscando de nuevo su posicionamiento entre las ciudades portuarias europeas, pero la sombra de la deslocalización de la industria del automóvil

no deja de planear sobre una economía urbana muy competitiva pero amenazada por la excesiva dependencia del sector. De momento, el liderazgo en productividad de la planta viguesa asegura la continuidad, pero la incertidumbre no está ausente.

### **3.2. A Coruña, una Ciudad Media Global.**

“La Coruña, metrópoli regional” era el título de un libro, en el que sentaba las bases para el diseño del modelo de la Ciudad de Servicios (Precedo, 1990) y parece que en estos momentos la aglomeración coruñesa está acercándose a ese rango funcional. La trayectoria urbana es interesante, tanto por su evolución como por los resultados obtenidos. La ciudad comercial, administrativa y militar del pasado entró en crisis, como también lo hizo el modelo industrial anterior cuando el principal grupo empresarial, el grupo Barrié, empezaba a dar síntomas de debilitamiento industrial que se plasmó en el traslado de la sede de su principal empresa, FENOSA, a Madrid. Con todo, en el área urbana se localizó un importante complejo industrial de segunda generación (petroquímica, aluminio, construcciones metálicas y bienes de equipo, carboquímica, metalurgia y material eléctrico, alimentación, etc). En pleno comienzo de la terciarización y en un contexto de atonía social, asociado al llamado síndrome de la capitalidad por el traslado de las sedes administrativas regionales a la capital autonómica, fue decisivo el fuerte liderazgo político local y la apuesta decidida e inteligente para hacer de A Coruña una economía de servicios renovada (sanidad, educación, cultura, turismo). Al fin y al cabo lo que siempre había sido, lo que sabía hacer, pero adaptándolo a la nueva situación de la sociedad terciaria. Fue entonces la ciudad pionera en crear grandes equipamientos culturales (palacio de congresos y auditorium, multiusos, red de museos científicos interactivos, universidad, orquesta sinfónica, etc) que se completaron con la recuperación del frente marítimo en una extensión de 12 Km., asociado a la creación de nuevas centralidades y a una amplia remodelación interior. Paralelamente a este cambio de imagen, la ciudad se consolidó como centro del terciario empresarial, financiero (tienen su sede central cuatro entidades) y de ocio regional, y más recientemente de un sistema productivo altamente competitivo e innovador, representado por la creación de una multinacional que es líder mundial en el sector (Inditex) y posee una marca global (Zara) y varias empresas internacionales vinculadas a nuevos grupos empresariales locales, que se añadieron a la diversificada red preexistente de plantas industriales, muchas de ellas pertenecientes a grupos nacionales y multinacionales. Finalmente nuevas iniciativas empresariales y de la industria cultural de marcado carácter innovador (audiovisual, productoras cinematográficas, firmas de diseño de moda, telecomunicaciones, medios de comunicación, promoción inmobiliaria etc) ampliaron la oferta urbana hacia una economía creativa, que tiene su concreción en la instalación en la ciudad de la sede del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología, desde el cual se

pretende coordinar la red española de este tipo de centros. La propuesta de una Factoría Cultural va también en esta dirección.

Esta convergencia aportó a la economía urbana y a la ciudad una nueva base para su despegue, haciendo de ella la ciudad líder en la región desde el punto de vista económico, si atendemos a la formación de grupos empresariales, a la productividad, al valor de la producción y al origen del capital y la iniciativa, así como a su diversificación (Precedo, 2007). La cooperación público-privada funcionó adecuadamente en el ámbito cultural, al amparo del fuerte liderazgo institucional, pero el crecimiento urbano ahogado por la exigua extensión del municipio, generó una extensa periferia metropolitana, que tiende a ampliarse hacia nuevos municipios. En este contexto, se hizo posible el tan ansiado y necesario traslado de las actividades portuarias a un nuevo enclave; lo cual, además de dar una respuesta a los graves problemas ambientales relacionados con el contacto puerto-ciudad, abrió la posibilidad de rehabilitar el frente portuario. El diseño de la nueva fachada marítima (Busquets, 2006) presenta nuevas oportunidades, para compensar la excesiva densificación, la falta de diseño, la desarticulación y la saturación que la ciudad actual presenta. El gran puerto exterior, y las previsiones de suelo para actividades empresariales, principalmente logísticas, abren a la ciudad nuevas perspectivas, y también nuevos retos, para incrementar su competitividad en el sistema internacional de ciudades marítimas.

Por otra parte, cabe destacar que A Coruña fue la primera ciudad española que aprobó la Ley de Grandes Ciudades, la cual en su reglamento de participación ciudadana incluye la creación del Consejo Social, y dependiente de él un órgano para la coordinación de la planificación participativa, que abarca desde el desarrollo local hasta la planificación estratégica y la coordinación territorial. Una nueva vía que, aun cuando ahora se encuentra paralizada, está en condiciones de aportar nuevos cauces de participación y cooperación para la planificación urbana. Pero el gran reto de la ciudad es la puesta en marcha de un nuevo proyecto de Ciudad Metropolitana. Dentro de este propósito y con el patrocinio de la Diputación hemos elaborado un primer estudio propositivo, ya mencionado antes, para perfilar los diferentes escenarios metropolitanos posibles, y su articulación funcional e institucional. Contiene cuatro estrategias coordinadas: un modelo de gobernabilidad, un modelo territorial para el diseño de una Ciudad Metropolitana Policéntrica; una estrategia de competitividad para el posicionamiento en el sistema europeo de ciudades, y un modelo para una acción promocional de marketing urbano en los diferentes campos (empresarial, cultural, turístico). Se trata de consolidar el modelo de metrópoli regional anterior y hacer del área metropolitana una Metrópoli Euroatlántica, tal como hemos denominado al proyecto (Precedo, 2007).

### 3.3. Santiago de Compostela: un referente simbólico en la geografía urbana gallega

Esta simbólica ciudad, religiosa, universitaria y monumental, que en el pasado añadía su prestigiosa medicina como una función especializada (Precedo, Rodríguez y Villarino, 1988), es hoy una ciudad distinta. Su conversión en capital regional ha reforzado su función administrativa y de servicios, y la proyección del Camino ha hecho de ella una ciudad de peregrinación de renombre mundial. Sobre estas nuevas bases se fue construyendo la ciudad del presente y la del futuro. Primero fueron las declaraciones de Patrimonio de la Humanidad, después la creación del consorcio para la coordinación de las administraciones, siguiendo el modelo barcelonés, y paralelamente la redacción de un plan general que preparó las bases urbanísticas de un nuevo modelo de ciudad, que tenía en la calidad de vida y en la cultura sus dos objetivos prioritarios. Estas ideas se concretaron en un plan de actuaciones que se denominó Compostela 92-99, en el que todas las administraciones cofinanciaban un verdadero proyecto de ciudad, asociado al modelo de los grandes eventos (el Año Santo Jacobo) como antes habían hecho Sevilla y Barcelona. Una inteligente estrategia local en el momento en que la Xunta ponía en el Camino su principal apuesta de marketing regional (el Xacobeo), pensando en la internacionalización de Galicia a través de una realidad profundamente arraigada en el ser de Europa y acorde con los intereses de la sociedad moderna. (Precedo y Míguez, 2007).

Al amparo del proyecto de ciudad se crearon espacios urbanos de calidad en el entorno de los grandes equipamientos (auditórium, centro de congresos, multiusos, centro de arte contemporáneo, nuevo centro hospitalario, áreas comerciales), todos ellos representativos del modelo de ciudad que se pretendía. Se completó el proyecto con el diseño de una estructura urbana descentralizada y policéntrica para promover un crecimiento alrededor de las nuevas infraestructuras que conectaban las centralidades culturales o terciarias propuestas, acompañándose después de una relevante labor de rehabilitación arquitectónica del Centro Histórico, aunque con un fuerte déficit en el plano de su revitalización.

A la fase inicial, que dotó a la ciudad de proyecto, sucedió la estrategia de promoción del Xacobeo. La ciudad pasó a ser un destino masivo de turismo religioso y cultural; la economía urbana perdió diversificación y se orientó al turismo, y una extraordinaria inversión hotelera situó a la ciudad en una posición preferente del mapa del turismo cultural español. (Precedo y Míguez, 2007). Sin embargo, la sobredotación hotelera, la debilidad que el actual modelo de desarrollo turístico permite entrever, y los riesgos para competir de una ciudad que descansó demasiado en la subvención (es la ciudad gallega con más inversión pública por habitante), más ciertas políticas turísticas que primaron el valor de la cantidad sobre la calidad, justifican la necesidad de pensar

el futuro desde una revisada perspectiva, cuyas debilidades se evidencian al examinar el diagnóstico del borrador de su plan estratégico en elaboración, y que la fuerza de los acontecimientos puede exigir una revisión y actualización continua.

Santiago es de las ciudades gallegas la que ha acudido con más frecuencia a la estrategia del marketing arquitectónico, que aportó al tejido urbano nuevos espacios de prestigio, y que tiene su mayor expresión en el debatido proyecto de la Ciudad de la Cultura (P. Eisenman) que, por su sobredimensionamiento, por su ubicación desconectada del tejido urbano y por la inconsistente definición de sus contenidos, sigue siendo un reto sin resolver que ha suscitado una gran controversia, desde los políticos que lo consideran como un proyecto de Estado hasta la mayoría de los ciudadanos gallegos que vemos en él un símbolo de despilfarro y la arbitrariedad política.

#### **4. La dinámica funcional del sistema de ciudades: el reforzamiento del policentrismo**

Hemos comentado antes que el policentrismo histórico había evolucionado en la etapa industrial hacia una estructura bicéntrica, en la que las áreas metropolitanas de Vigo y A Coruña concentraban el mayor potencial de crecimiento del sistema urbano regional (Precedo, 1974), y también que, coincidiendo con la transición postindustrial, una serie de hechos aportaron nuevo dinamismo a la totalidad de las ciudades. Entre los factores más significativos destacan la constitución de la capitalidad autonómica, la descentralización del sistema universitario, la modernización y avance de las actividades terciarias, la importancia adquirida por el desarrollo turístico y la internacionalización de las empresas. Todos ellos, al interactuar, produjeron importantes modificaciones en la estructura y funcionamiento del sistema de ciudades, contribuyendo, como hemos dicho, a reforzar el policentrismo, conectando así la estructura del sistema urbano actual con el modelo tradicional, aunque con importantes cambios en la composición interna de las funciones urbanas. El análisis de los datos estadísticos permite concretar los resultados de estas transformaciones.

##### **4.1. El dinamismo demográfico**

El AM de A Coruña ha sido en los últimos años el espacio supramunicipal de mayor dinamismo demográfico de Galicia, por su mayor crecimiento (5,46%), por el incremento de su peso en el conjunto de ciudades (+ 1,57), y por la tendencia continua de las tasas de evolución demográfica (21,8%). Ello no impide que en términos poblacionales ocupe el segundo lugar tras la de Vigo, que se sitúa como el AM con más población pero con un dinamismo menor (2,94) y una pérdida de peso relativo en el conjunto del sistema urbano (-0,63). Destaca en segundo lugar el incremento de

**Cuadro III: Variación de la población del Sistema Urbano de Galicia 2001-2005**

Áreas Urbanas	Evolución	Porcentaje de crecimiento	Incremento peso demográfico
A Coruña	21,89	5,46	+ 1,57
Santiago	19,74	4,29	+ 0,44
Lugo	23,34	3,89	+ 0,48
Pontevedra	16,62	3,81	+ 0,16
Vigo	12,20	2,94	- 0,63
Ferrol	- 4,03	1,53	- 0,17
Ourense	12,19	0,14	- 1,35

Fuente: INE y elaboración propia.

Santiago y también el de Lugo, que al aumentar su peso poblacional respectivo en el sistema urbano contribuyen a reforzar el policentrismo. Menos positivos son los datos de las otras ciudades meridionales (Pontevedra y Ourense), pero es Ferrol, con su crisis industrial no resuelta, la que presenta índices menores.

#### 4.2. El dinamismo económico

Este dinamismo poblacional del AM coruñesa parece estar relacionado con la expansión del sistema productivo local, con un incremento quinquenal del 10,3% en el número de empresas y del 13,6% en el número de empleos existentes (base de datos Ardán). Pero con ser este dato significativo, para contextualizar su valor es necesario efectuar un breve estudio comparativo con lo ocurrido en el resto de las áreas urbanas. Para ello utilizamos cuatro bases de datos, (Ardán, Caixanova, La Caixa y Seguridad Social) debido a que cada una de ellas presenta importantes sesgos estadísticos.

Según las tres primeras fuentes, el AM de A Coruña se está posicionando como el primer centro empresarial de Galicia, siendo la que ha alcanzado una mayor productividad aparente, lo cual, unido a que es el área urbana con mayor rentabilidad de su tejido empresarial, aporta una estructura económica, que en si misma constituye un fuerte soporte para reforzar su competitividad. El AM de Vigo es la mayor concentración regional de empleo y el principal centro exportador. Ambas comparten el liderazgo económico del sistema urbano, y de la región en su conjunto. El resto de las ciudades se mueve en un nivel intermedio, pudiendo resaltarse únicamente el menor peso económico de Santiago en comparación con el crecimiento demográfico. Por el contrario, Lugo aparece de nuevo con un interesante dinamismo, al contrario de lo que ocurre en Ferrol.

Según los datos generales de la Seguridad Social, en el área de Vigo y A Coruña se concentra el 57 % de las empresas y el 59% del empleo, manteniendo así el bicentrismo del sistema desde el punto de vista económico. Sin embargo, si examinamos la evolución comparada en todas las ciudades, debemos destacar las elevadas tasas de

**Cuadro IV: Evolución de las empresas gallegas (empleo, productividad aparente y rentabilidad) en las Áreas Urbanas**

A. Urbana	Trabajadores			Empresas				
	Nº 2001	Nº 2005	Incremento (en %)	2001	2005	Diferencia	Productividad Aparente (en €)	Rentabilidad
Vigo	60.030	93.476	+ 55,72	35.11	30.75	- 4.36	181.975	6,91
A Coruña	53.991	106.108	+ 86,18	33.33	34.91	+ 0.58	235.657	8,18
Santiago	14.152	18.394	+ 29,97	8.28	6.05	- 2.23	180.759	7,98
Ourense	11.715	17.180	+ 46,65	6.85	5.65	- 1.20	144.494	7,11
Pontevedra	12.475	17.180	+ 46,65	7.30	5.84	- 1.46	192.022	7,08
Lugo	7.066	11.887	+ 68,17	4.13	3.91	- 0.22	159.791	7,36
Ferrol	8.556	9.381	+ 9,71	5.00	3.09	- 1.91	221.609	6,18

Fuente: ARDÁN y elaboración propia.

**Cuadro V: Cocientes de localización de la actividad económica en el sistema de ciudades. Evolución de la actividad económica**

A. Urbana	Coficiente de localización											
	Nº de empresas			Nº de empleo			Empresas			Empleo		
	2001	2005	Ccto. %	2001	2005	Ccto. %	2001	2005	Ccto. %	2001	2005	Ccto. %
Vigo	17.369	19.169	10,36	165.231	187.735	13,62	29,94	30,61	+ 0,67	29,68	30,29	+ 0,61
A Coruña	19.461	22.025	13,18	170.721	198.476	16,26	26,73	26,64	- 0,09	28,73	28,65	- 0,08
Santiago	7.061	7.990	13,16	59.416	70.457	18,58	10,86	11,10	+ 0,24	10,33	10,75	+ 0,42
Ourense	5.385	5.951	10,51	47.199	52.440	11,10	1,09	9,55	- 0,54	9,29	8,94	- 0,35
Pontevedra	6.556	6.870	4,79	53.455	58.603	9,63	8,29	8,27	- 0,02	8,21	8,00	- 0,21
Lugo	5.306	5.755	8,46	44.185	49.866	12,86	8,16	8,00	- 0,16	7,68	7,71	+ 0,03
Ferrol	3.852	4.198	8,98	34.996	37.666	7,63	5,93	5,83	- 0,10	6,08	5,75	- 0,33

Fuente: Seguridad Social y elaboración propia.

incremento relativo del empleo y de las empresas en otras ciudades, particularmente en Santiago que presenta los índices mayores, pero también en Lugo y Pontevedra. Si a esto añadimos, los datos sobre la evolución de las empresas y del empleo, según la misma fuente, vemos que Santiago es la ciudad con mayor tasa de incremento relativo de las empresas y del empleo, ocupando Vigo el segundo lugar y A Coruña el tercero. También Lugo experimenta un ascenso significativo. Datos que concuerdan con los del crecimiento demográfico. Lógicamente estos resultados hay que interpretarlos con prudencia, porque la base numérica de las ciudades medias es menor y las tasas relativas ascienden aun cuando se trate de incrementos menores. En efecto, en números absolutos los incrementos de Vigo y A Coruña duplican o triplican los de las otras ciudades. Sirven para marcar tendencias, que en este caso apuntan hacia un aumento del peso económico de las ciudades medias en el sistema regional, lo cual puede contribuir al reforzamiento del policentrismo, como antes planteamos, y a un reequilibrio del sistema urbano.

### 4.3. La especialización funcional y las complementariedades urbanas

En cuanto a la composición de la actividad económica, los índices utilizados tienden a aproximar la estructura sectorial de las dos mayores ciudades, aunque asignan a Vigo el primer lugar como centro económico especializado en comercio e industria, mientras que al área coruñesa el corresponde el segundo en ambos, compartiendo con Santiago el liderazgo en las actividades turísticas. Santiago se perfila como una ciudad turística y comercial, las capitales provinciales como ciudades comerciales, a cuyo perfil Ourense añade el industrial, y Ferrol sigue en último lugar con un peso relativo de la industria cada vez menor.

Un segundo aspecto a considerar es la diversificación funcional de las ciudades y su evolución. Al principio del período (año 2001), el AM de A Coruña ya presentaba la estructura funcional más diversificada, con seis sectores básicos o exportadores, como los denomina la teoría que sustenta estos análisis, es decir actividades económicas especializadas que funcionan hacia mercados exteriores. A gran distancia le seguían Vigo y Santiago (con tres actividades exportadoras), Lugo y Ourense con una y Ferrol con ninguna.

Al comparar estos resultados con los del año 2005, constatamos que el AM de A Coruña ha mantenido su nivel de diversificación sectorial, pero ha reforzado su especialización funcional y su rango exportador, ya que aún manteniendo el mismo número de sectores, aumenta el valor del índice. Sin embargo hay que destacar que también otras ciudades se han diversificado (Vigo con 4 sectores, Santiago y Pontevedra con 2), lo cual puede interpretarse como un aumento general de la competitividad urbana del sistema de ciudades y de las dos áreas metropolitanas gallegas, pero también como una nueva constatación de la tendencia al reforzamiento del policentrismo que antes apuntábamos.

### 4.4. El cambio funcional

A los datos anteriores, podemos añadir las conclusiones obtenidas en un reciente estudio sobre la especialización de las tres principales ciudades gallegas por ramas de actividad según los datos de la seguridad Social para los mismos años (Precedo 2007). Resumiendo los análisis de los datos, pudimos observar que:

- a) El AM de A Coruña refuerza su perfil como el área urbana con una estructura económica más diversificada de Galicia.
- b) El AM de Vigo mantiene su función de centro industrial y portuario, a la vez que asiste a un importante proceso de terciarización que contribuye a diversificar su base económica.



**Cuadro VI: Índices económicos (año 2005)**

A. Urbana	I. act. Económica	I. Comercial	I. Industrial	I. Turístico	I. Paro (%)
Vigo	1,031	1,198	1,034	0,413	7,13
A Coruña	0,985	1,132	0,991	0,559	5,01
Santiago	0,365	0,522	0,233	0,548	5,48
Ourense	0,303	0,389	0,245	0,109	4,98
Pontevedra	0,222	0,276	0,176	0,107	5,44
Lugo	0,240	0,318	0,176	0,107	4,53
Ferrol	0,226	0,273	0,203	0,095	6,52

Fuente: La Caixa y elaboración propia.

**Cuadro VII: Índices de diversificación sectorial y de especialización (2001-2005)**

A. Urbana	Diversificación			Especialización		
	2001	2005	Dif.	2001	2005	Dif.
A Coruña	8,5	5,5	0,0	7,32	7,91	+ 0,59
Vigo	0,4	0,5	+ 0,1	3,32	6,09	+ 2,77
Santiago	0,4	0,2	- 0,2	4,41	2,95	- 1,46
Pontevedra	0,4	0,2	- 0,2	5,49	3,45	- 2,04
Ourense	0,1	0,1	0,0	1,09	1,03	- 0,06
Lugo	0,1	0,1	0,0	1,27	1,09	- 0,18
Ferrol	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: ARDÁN y elaboración propia.

c) Santiago reduce su diversificación y se especializa cada vez más en el turismo, el transporte (aeropuerto internacional, centralidad geográfica) y las comunicaciones (televisión y medios de comunicación principalmente) de acuerdo con su posición central, su patrimonio cultural y su función de capitalidad.

Una estructura funcional que puede ser optimizada para consolidar el sistema de ciudades basándose en las complementariedades que existen entre las tres principales áreas urbanas, sustituyendo los principios basados en la competitividad por la cooperación.

## 5. Conclusiones

A partir de los resultados que los análisis parciales han aportado, puede aceptarse la hipótesis planteada sobre la reestructuración del sistema de ciudades como consecuencia del importante ajuste que tuvo lugar durante la transición postindustrial y su apertura a un entorno global. Destacan los siguientes hechos:

1. El aumento de la internacionalización y la competitividad de las economías urbanas, con base en la formación de un nuevo tejido empresarial que ha logrado posicionarse en el mercado global.
2. La especialización urbana en las actividades propias de la etapa postindustrial, lo cual contribuyó a la terciarización de las ciudades y a su apertura hacia el exterior, principalmente en los ámbitos turísticos y culturales.
3. La descentralización del dinamismo demográfico y económico desde las dos áreas metropolitanas hacia las ciudades medias.
4. La importancia de las políticas y estrategias urbanas llevadas a cabo, que constituyen un interesante marco de referencia en actividades innovadoras.
5. El reforzamiento del policentrismo en el nuevo sistema urbano, que conecta la estructura actual con el modelo anterior, pero generando un nuevo diseño funcional del sistema. De esta estructura especializada pueden derivarse efectos de complementariedad y asociacionismo urbano de alto valor estratégico como el actual proyecto de crear dos Regiones Metropolitanas.

Todo este proceso, que nos parece interesante en sí mismo, resulta todavía más sorprendente por cuanto se produjo en una región periférica, altamente ruralizada, y con bolsas de subdesarrollo todavía importantes, lo cual permite constatar una vez más el papel del sistema urbano como factor de innovación y arrastre del desarrollo regional. En este contexto quisiéramos destacar un hecho: la demostración de cómo también las ciudades metropolitanas intermedias pueden convertirse en polos de competitividad en el sistema de ciudades globales, lo cual posee un significado relevante por cuanto permite plantear una alternativa consistente al modelo de las megaciudades, desde un sistema económico local innovador y susceptible de aportar un entorno de elevada calidad de vida desde el punto de vista social y ambiental. Un escenario urbano de calidad para las metrópolis medias que encuentran en él su mayor fortaleza competitiva y su principal ventaja comparativa.

## Bibliografía

- Abramo, P (2006): *Ciudad Caleidoscópica. Una visión heterodoxa de la economía urbana*. Ed. Netbiblio, Oleiros.
- Busquets, J. (2006): *A Coruña: A nova cidade marítima no Porto*. Ed. Ayto. de A Coruña, A Coruña.
- Borja, J. y Castells, M. (2001): *Local y global*. Ed. Taurus, Madrid.
- Castells, M. (1997): *La era de la información: economía, sociedad y cultura*. Ed. Alianza, Madrid.
- Elizagarate, V (2003): *Marketing de ciudades*. Ed. Pirámide, Madrid.
- Fernandez Güel, J.M. (2007): *La planificación estratégica de ciudades*. Ed. Reverté, Barcelona.

- García, F. (editor) (2001): *La creación de empresas en Vigo y su área de influencia*. Escuela de Negocios Caixanova, Vigo.
- García, M (ed) (2007): *Perspectivas teóricas en desarrollo local*. Ed. Netbiblio, Oleiros.
- Garrido, R. (2002): *Cambio estructural y desarrollo regional en España*. Ed. Pirámide, Madrid.
- Hall, P. (2001): *Cities in civilization*. HarperCollins, Londres.
- Parejo Navajas, T. (2003): "Soluciones propuestas por la Estrategia Territorial Europea para los problemas de las ciudades europeas". En Varios: *Actas IV Congreso Internacional CIOT*. Zaragoza, pp. 506-516.
- Precedo, A. (1974): "Galicia: red urbana y desarrollo regional". *Boletín Real Sociedad Geográfica*, Tomo CX, pp. 161-219.
- Precedo, A. (1987): *Galicia: estructura del territorio y organización comarcal*. Ed. Xunta de Galicia, Santiago.
- Precedo, A. (1988): *La red urbana*. Ed. Síntesis, Madrid.
- Precedo, A. (1988): *Vigo: área metropolitana*. Ed. Caixa Galicia, A Coruña.
- Precedo, A. (1990): *La Coruña, Metrópoli regional*. Ed. Caixa Galicia, A Coruña.
- Precedo Ledo, A. (1995): *El área urbana de Ferrol: la crisis de un modelo urbano*. Ed. Fundación Caixa Galicia, A Coruña.
- Precedo, A. y Villarino, M (1995): "Galicia: estrategias urbanas y nuevas realidades territoriales". *Rev. Situación BBV*, 3, pp.275-288.
- Precedo, A. (1996): *Ciudad y Desarrollo Urbano*. Síntesis, Madrid.
- Precedo, A. (1998): *Geografía humana de Galicia*. Oikos-tau, Barcelona.
- Precedo Ledo, A. (1999): *Informe demográfico de Galicia*. Ed. Fundación Caixa Galicia, Santiago.
- Precedo, A. (2001): *A diffused green city-region*. En *The future of industrial regions and regional strategies and local actions towards sustainability*. Ed. AIU-Isocarp.
- Precedo Ledo, A. (ed.) (2001): *Los problemas demográficos en el cambio de siglo*. IEE. Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña.
- Precedo, A. (2004): *Nuevas realidades territoriales para el s. XXI*. Ed. Síntesis, Madrid.
- Precedo, A. y Míguez, A. (2007): "El turismo cultural como factor estratégico de desarrollo: el Camino de Santiago". *Rev. Estudios-Territoriales*. (en imprenta).
- Precedo, A. y Míguez, A. (2007): "La actividad turística como factor de desarrollo en el sistema español de asentamientos (1997-2002)". *Rev. Boletín de la AGE*. (en imprenta).
- Pumain, P y Saint-Julien, T. (1996): *Urban networks in Europe*. Ed. Libbey, Paris.
- Varios (2004): *Avance Directrices de Ordenación do Territorio*. Xunta de Galicia, Santiago.
- Vázquez, A. (2005): *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. A. Bosch, Barcelona.
- Vázquez, A. y Conti, G (Coord.) (1999): *Convergencia y desarrollo regional en Italia y España*. Ed. Universitat, Barcelona.
- Villares, R (2004): *Historia de Galicia*. Ed. Galaxia. Vigo.