

ASIMETRÍAS TERRITORIALES Y EFECTOS DE FRONTERA EN EL MAPA AUTONÓMICO ESPAÑOL. LA MARINA ASTURGALAICA

Rafael Menéndez Fernández

Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca

RESUMEN

La ampliación de las competencias de gobierno de las Comunidades Autónomas, que comprende la ordenación del territorio, su apuesta por estrategias territoriales diferenciadas y la ineficacia o inexistencia de escenarios de cooperación entre comunidades se concreta en tendencias y procesos de desarrollo diferenciados, incluso en territorios limítrofes de caracteres similares. Se analiza el caso de la marina asturgalaica, que comprende los municipios asturianos costeros del occidente, y los de la maraña lucense, de tendencias diferenciadas en las dos últimas décadas.

Palabras clave: Asimetría territorial, comunidades autónomas, frontera, cooperación.

ABSTRACT

The expansion of the government competences of Spanish Autonomous regions, which includes the territorial organization, their bid on differentiated territorial strategies and the inefficiency or non-existence of cooperation scenarios between regions, is set in the tendencies and processes of differentiated development, even in bordering territories of similar characteristics. In this case the Astur-Galaico coastal area is analyzed, with consists of the Western Asturian Coastal municipalities of the region and those of the coastal area of Lugo (Galicia), both of which have differentiated territorial tendencies in the last two decades.

Key words: territorial asymmetry, autonomous regions, border, cooperation.

Fecha de recepción: abril 2009.

Fecha de aceptación: diciembre 2010.

I. LA MARINA ASTURGALAICA EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL REGIONAL

La marina asturgalaica compone una unidad con fuerte personalidad en la estructura territorial de Asturias y Galicia. Es un territorio costero intermedio entre el área metropolitana central de Asturias y la de A Coruña, en rápido proceso de cambio. Las políticas territoriales de la administración, en la segunda mitad del siglo XX, consolidaron los procesos tendenciales de concentración de población y actividad económica en las áreas metropolitanas a partir de los polos de desarrollo, el crecimiento del sistema de ciudades centrales y la progresiva consolidación de la red urbana principal de áreas metropolitanas y, en menor medida, del sistema de ciudades medias y pequeñas y capitales provinciales secundarias, como Lugo. Las áreas rurales se configuraron, en este modelo industrial tradicional, como focos de emigración y declive económico.

La puesta en marcha de las comunidades autónomas propició que las administraciones regionales apostaran por políticas territoriales orientadas al reequilibrio territorial, aportando criterios para la inversión pública y la mejora de infraestructuras básicas. El reequilibrio territorial queda recogido como objetivo principal en las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio asturianas de 1991, dando paso a una territorialización de servicios e infraestructuras públicos. El occidente asturiano aparece dividido en ellas en dos ámbitos comarcales delimitados desde arriba: noroccidental, con centro en Navia (comprende la marina occidental) y suroccidental, con centro en Cangas del Narcea.

En el caso de la marina lucense, la lejanía a la costa de la capital provincial, propició un espacio de cierto dinamismo en este ámbito costero, en el que crecen varios pequeños centros urbanos, sin que se llegue a configurar un núcleo urbano dominante entre el centro de Asturias y la aglomeración coruñesa. Es el caso de Ribadeo y Viveiro.

En la estrategia ciudad-región, el nuevo papel de las áreas rurales pasa por la diversificación económica y su creciente articulación con los nodos urbanos. En este caso, la tardanza en abordar la modernización del sistema de comunicaciones en el eje cantábrico entre Asturias y Galicia, junto a la lejanía de los dos polos urbanos de alcance nacional: los del centro de Asturias (Área Metropolitana de Asturias, también denominada por algunos autores, entre los que me encuentro, Ciudad Astur) y la aglomeración de A Coruña, ha dado lugar a un espacio costero longitudinal, de gran extensión lineal, sin una jerarquización urbana definida. Antes bien, esta unidad costera entre el centro de Asturias y el área metropolitana de Coruña-Ferrol ha dejado margen de crecimiento e incluso de competencia entre un numeroso grupo de pequeños centros urbanos de ámbito de influencia comarcal o simplemente municipal, teniendo en cuenta que el tamaño relativamente extenso de sus términos ha permitido la existencia y el crecimiento de pequeñas ciudades de pocos miles de habitantes (ninguna alcanza hoy los 10.000 habitantes). En algún caso reforzadas por la localización de actividades industriales de cierta entidad, caso de Navia y Castropol, en Asturias o de Burela, San Cibrao y Viveiro, en la costa lucense.

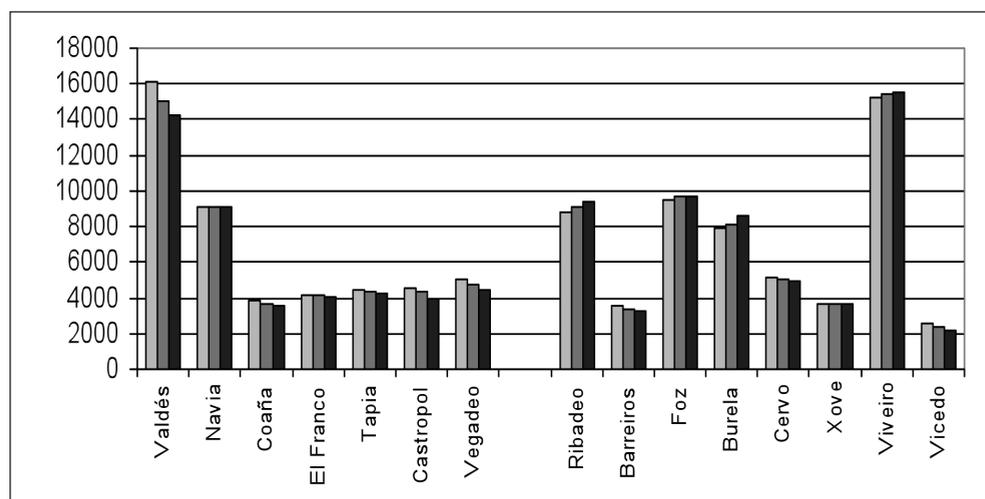
Los procesos de cambio y desarrollo rural han tenido en la marina uno de sus territorios de referencia, tanto si nos referimos al proceso de ajuste, modernización y descenso del empleo en la ganadería orientada a la producción láctea, como a los nuevos procesos y programas de desarrollo y a la diversificación de actividades en el medio rural. Proceso que ha ido de la mano de la mejora de infraestructuras y servicios y la apertura de nuevas posi-

bilidades y de una muy lenta e insuficiente mejora de los sistemas de comunicación con el exterior, que no han permitido aún la consolidación del eje cantábrico entre los grandes ejes de relación peninsulares.

Por ello los indicadores demográficos y de desarrollo son aún de signo negativo en la parte asturiana, sensiblemente peores que los correspondientes a la maraña lucense, si bien notablemente mejores, en ambos casos, que los correspondientes a los concejos asturianos y gallegos del interior. Por lo que respecta a las villas asturianas, la evolución ha sido positiva en la mayoría durante la segunda mitad del siglo XX (Navia, La Caridad, Tapia), invirtiéndose la tendencia en el último decenio en algunas (Luarca, Vegadeo). Algunos concejos tienden a una situación de equilibrio (Navia, Coaña, El Franco, Tapia) en tanto que otros muestran una continuidad alarmante del declive (Vegadeo, Castropol, Valdés), sin que haya razones objetivas para una evolución tan diferenciada, particularmente llamativa en el caso de Valdés y Luarca, fuera de la ruptura territorial establecida durante décadas por las malas comunicaciones con el centro de la región. La evolución de las villas costeras lucenses muestra un importante crecimiento, particularmente en Ribadeo y Viveiro, pero también en Foz y Burela.

Muy negativa es, en cambio, la diferencia entre nacimientos y defunciones, a causa del muy escaso número de nacimientos y del envejecimiento progresivo de la población que tiende a reforzar el aumento de la tasa de mortalidad. Todos los municipios, de la marina occidental asturiana y de la costa Lugo, tienen hoy un número inferior de nacimientos que de defunciones cada año y por ello un crecimiento natural de signo negativo, que se remonta ya a los inicios de los años 80.

Figura 1
POBLACIÓN MUNICIPAL EN LA MARINA OCCIDENTAL ASTURIANA
Y EN LA MARIÑA LUCENSE, EN 1996, 2001 Y 2005



Fuente: INE.

II. LAS TENDENCIAS ASIMÉTRICAS EN LA MARINA ASTURGALAICA

La comparación de la evolución reciente de los concejos asturianos con los de la marina lucense deja patente una diferenciación negativa de aquellos. Frente al descenso de población de todos los asturianos, de los que solo Navia se aproxima al equilibrio, en la costa de Lugo, Barreiros, Cervo y Vicedo pierden población, en tanto que Ribadeo, Foz, Burela, Xove y Viveiro muestran incrementos significativos.

En ambos lados han perdido población por el mayor número de defunciones que de nacimientos. En cinco años 1.800 y 1.400 habitantes, respectivamente, a causa del crecimiento natural negativo. La diferencia reside en que en los lucenses esta pérdida se ha compensado con las entradas de inmigrantes, mientras que en la costa occidental asturiana no se llega a ese nivel, con un saldo migratorio aún negativo en Castropol, Vegadeo y Valdés y positivo en los demás. En la costa de Lugo el saldo migratorio es positivo en todos los concellos, salvo O Vicedo.

En el caso de las villas y capitales municipales es patente también una mejor evolución de las lucenses, sobre todo de las de mayor dimensión, como Ribadeo, Foz, Burela o Viveiro. En este último caso muestra una tendencia a ejercer una cierta posición dominante en la costa

Cuadro 1
INDICADORES DEMOGRÁFICOS DE LOS MUNICIPIOS
DE LA MARINA OCCIDENTAL ASTURIANA Y DE LA MARIÑA LUCENSE (1996-2001-2005)

Municipios	Población 1996	Población 2001	Población 2005	% Evolución 1996-05	Crecimiento Natural 2000-05	Saldo Migratorio 2000-05	% Población extranjera 2005
Valdés	16073	15060	14205	-11,67	-654	-201	0,8
Navia	9136	9098	9058	-0,85	-215	175	1,7
Coaña	3846	3635	3522	-8,42	-166	53	1,2
El Franco	4193	4132	4101	-2,19	-137	106	1
Tapia	4455	4343	4290	-3,70	-219	166	1,7
Castropol	4547	4303	3998	-12,07	-214	-91	0,8
Vegadeo	5030	4704	4438	-11,76	-223	-43	1,1
TOTAL	47280	45275	43612	-7,75	-1828	165	1,2
Ribadeo	8813	9110	9407	6,74	-259	556	2,1
Barreiros	3574	3370	3294	-7,83	-204	128	2,4
Foz	9516	9659	9664	1,55	-320	325	3,1
Burela	7925	8105	8621	8,78	-6	522	5,4
Cervo	5143	5056	4949	-3,77	-122	15	2
Xove	3613	3632	3636	0,63	-64	68	2
Viveiro	15209	15455	15505	1,94	-412	462	2,7
O Vicedo	2564	2341	2146	-16,30	-100	-95	1,4
TOTAL	56357	56728	57222	1,53	-1487	1981	2,9

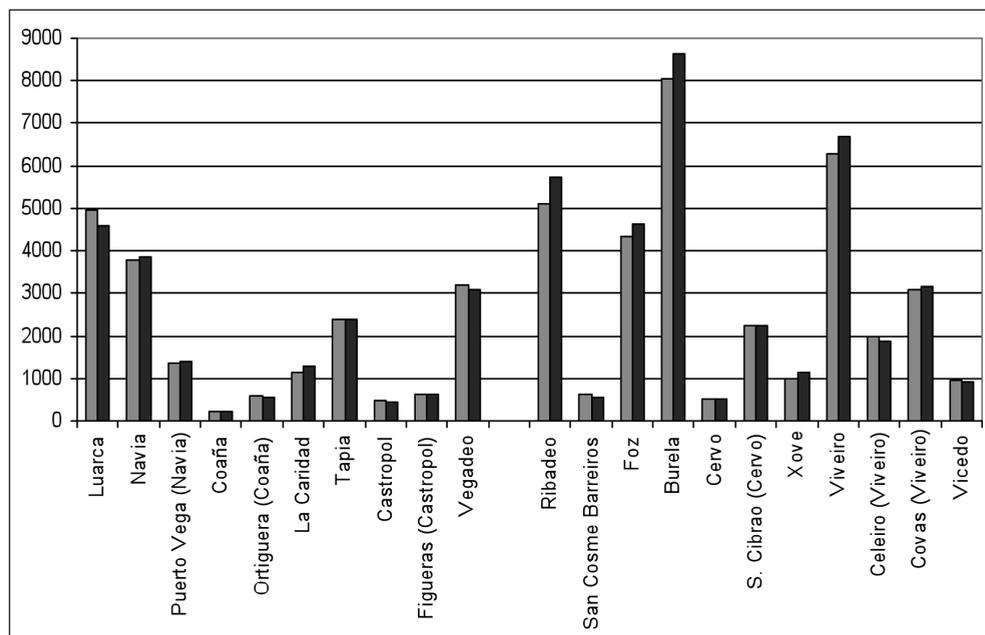
Fuente: INE.

de Lugo, a partir de la lejanía de la capital provincial a la costa y su localización fuera de los ejes principales de comunicación cantábrica, que abre posibilidades a la presencia urbana de cierta entidad en dicha costa, hoy dividida entre varios núcleos.

A pesar de la mejor evolución tendencial de la costa de Lugo, los indicadores de desarrollo aún son favorables a la marina asturiana. Pero la atonía reciente es particularmente preocupante. La villa de Navia, con su evidente potencial y sus equipamientos comarcales, crece lentamente, al igual que Puerto de Vega. Tapia apenas crece, Vegadeo y Luarca se han estancado peligrosamente. Solo La Caridad parece decidida a formar parte del grupo principal de villas con una tendencia sorprendentemente positiva, no por sus potenciales, que los tiene y muchos, sino por apartarse de la tendencia general de la marina.

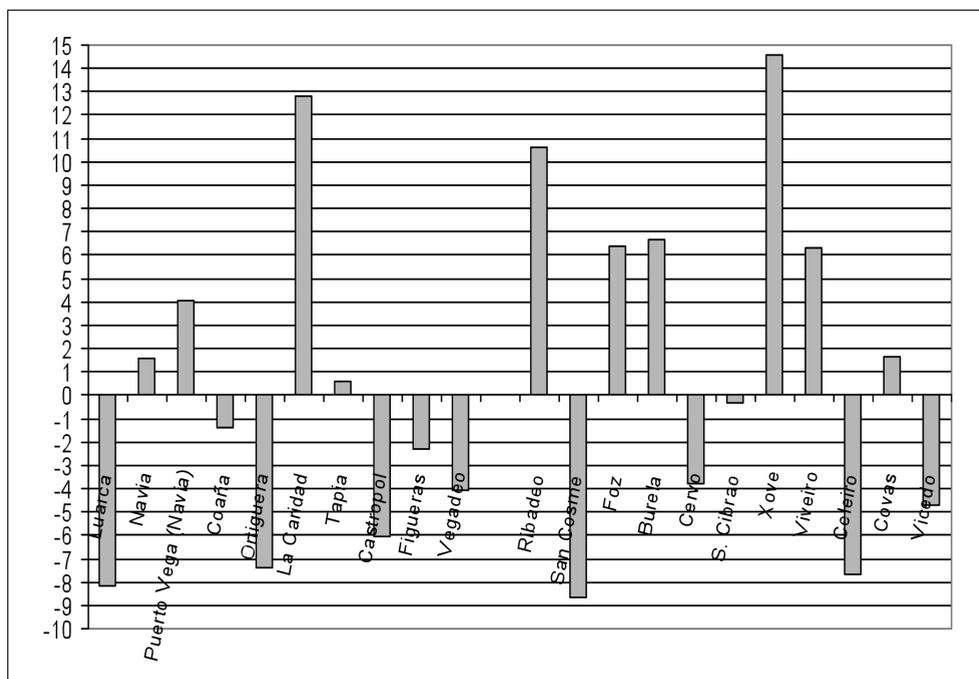
La evolución más dinámica de la mariña lucense se deja ver en una sensiblemente mayor presencia de inmigrantes y de flujos de población hacia las villas, en las que se concentra el crecimiento. En bastante mayor medida que en las villas asturianas, más átonas y estancadas, ensimismadas, a pesar de algunas visiones apocalípticas sobre el crecimiento urbano y residencial. Si bien parecen constatarse movimientos importantes en la propiedad del suelo urbanizable, éstos no se han visualizado aún en actuaciones urbanísticas de entidad, que sí están muy presentes, sin embargo, en las principales localices de la costa de Lugo. Y la autovía progresa lentamente, consumiendo la primera década del siglo XXI.

Figura 2
POBLACIÓN DE LAS VILLAS, CAPITALES MUNICIPALES Y NÚCLEOS PRINCIPALES DE POBLACIÓN DE LA MARINA OCCIDENTAL ASTURIANA Y DE LA MARIÑA LUCENSE EN 2000 Y 2005



Fuente: INE, Nomenclátor.

Figura 3
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LAS VILLAS, CAPITALES MUNICIPALES Y NÚCLEOS PRINCIPALES EN LA MARINA OCCIDENTAL ASTURIANA Y LA MARIÑA LUCENSE ENTRE 2000 Y 2005 (%)



Fuente: INE, Nomenclátor.

III. EL PAPEL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y LA COOPERACIÓN TERRITORIAL EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El occidente asturiano ha sido pionero en las líneas de cambio en el mundo rural, en la etapa que ha visto el final del proceso emigratorio, cuyo papel negativo ha sido sustituido, con inusitada fuerza, como hemos visto, por la baja natalidad, el envejecimiento y el aislamiento, como bases que explican el declive demográfico actual. Este papel pionero ha dado paso a procesos reales de cooperación entre concejos, abiertos por la participación en programas de desarrollo rural e iniciativas europeas: el programa Oscos-Eo, continuado más tarde por la Iniciativa Comunitaria LEADER para siete concejos (Castropol, Vegadeo, San Tirso de Abres, Taramundi, Santa Eulalia, Villanueva y San Martín de Oscos) y el PRODER en el valle del Navia-Porcía, tanto en su ámbito costero (Tapia de Casariego, El Franco, Coaña, Navia) como en el interior (Boal, Villayón, Boal, Illano, Pesoz, Grandas de Salime).

La formación de ámbitos comarcales de cooperación en el occidente asturiano: Oscos-Eo, Valle del Navia-Porcía, Alto Narcea-Muniellos, parte de esas iniciativas y no de los

intentos de comarcalización de la administración regional (Ley de Comarcas, Directrices Regionales de Ordenación del Territorio —DROT— de 1991...), que no tuvieron relevancia en el apartado de la cooperación entre concejos, menos aún en la formación de espacios comarcales, pero sí en la localización de equipamientos y servicios públicos por parte de dicha administración, de gran importancia para la ordenación del territorio y para la dinámica territorial.

Se constatan en el occidente asturiano dos dinámicas comarcales diferenciadas: la marina y el interior. Más tendente al equilibrio la primera, en claro declive demográfico y de actividad el segundo. Los efectos del aislamiento relativo de la marina, a causa de las desastrosas comunicaciones, hasta fechas muy recientes, por carretera y ferrocarril, han originado un crecimiento hacia dentro y un distanciamiento, real y percibido, respecto a los nodos más próximos de la red urbana española. Y ello propició el lento crecimiento de los pequeños nodos urbanos de la costa de Lugo y del occidente de Asturias: Viveiro, Burela, Foz, Ribadeo, Tapia, Navia. Y un estancamiento de los que pasan a ocupar una posición desventajosa: Vegadeo, Mondoñedo.

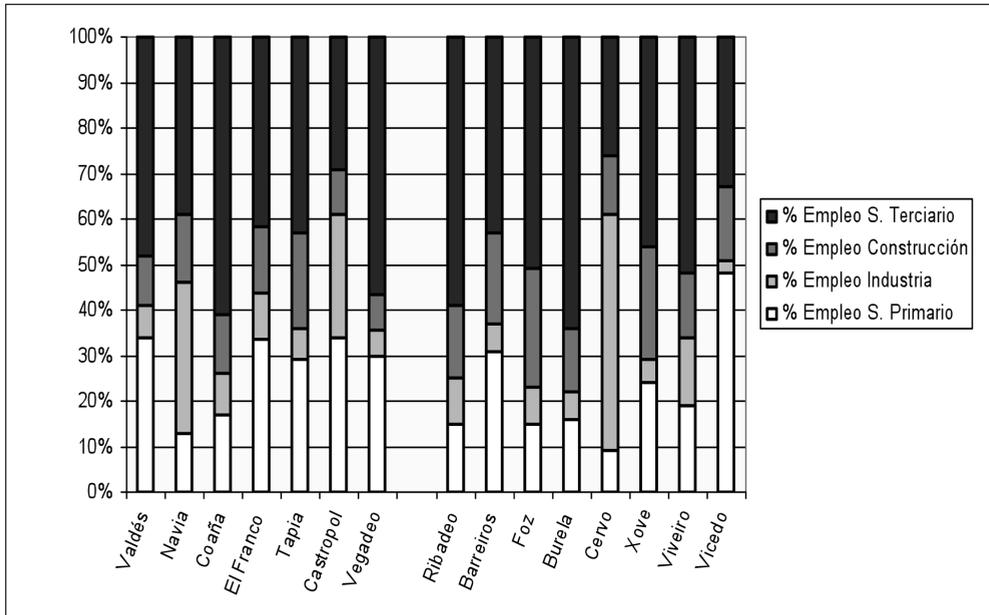
La dinámica de la marina en las tres últimas décadas ha visto el ajuste y modernización de la actividad ganadera tradicional, con un rápido descenso del número de explotaciones, aumento de la dimensión de las que continúan y mantenimiento de la producción. También el refuerzo lento de la actividad terciaria de las villas y de su función comercial, residencial y turística, incluso de algunas de las más pequeñas. Destaca la continuidad de una actividad turística tradicional de costa-playa, pero también la implantación progresiva de las nuevas tipologías en medio rural y un crecimiento «hacia dentro» de las villas, siguiendo las infraestructuras preexistentes, con un desarrollo urbano muy limitado.

El Puente de los Santos y las DROT favorecieron el crecimiento de Ribadeo y Navia (en este caso, en buena medida, en el término de Coaña), en un marco de resolución tardía e insuficiente de las comunicaciones terrestres; no hay carretera digna de tal nombre hasta fines de los 90, tanto hacia el área metropolitana asturiana como hacia A Coruña. A pesar de su reiterada presencia en la opinión pública, la obras de la autovía del Cantábrico no concluirán, previsiblemente, antes de 2010, constituyendo uno de los últimos ejes de la red estatal principal en dotarse de una vía rápida de comunicación. La desarticulación del eje cantábrico ha inducido históricamente y hasta la actualidad un estancamiento de las expectativas de la marina y un retraso en su integración en la red urbana peninsular, en la que se define aún como territorio de baja conectividad.

El ferrocarril cumple un papel residual, ineficaz en el transporte de pasajeros a media distancia y entre ciudades y limitado en el tráfico de mercancías. Ha quedado al margen de los planes ferroviarios metropolitanos y de cercanías, a pesar de la proximidad relativa de Luarca, Navia o Tapia al centro metropolitano. El AVE cantábrico no pasa de ser hoy un proyecto, a medio-largo plazo, de realización más que incierta.

El impacto de las nuevas infraestructuras propiciará, al final de la década, una mejora de la accesibilidad hacia A Coruña y el área metropolitana asturiana. Y una definitiva incorporación del eje Cantábrico como canal principal de comunicación, papel que no ha ejercido hasta la fecha. El refuerzo de las funciones terciarias y logísticas vinculadas al eje debería ir unida al aprovechamiento de los polos de oportunidad asociados a los enlaces de la autovía para la creación de infraestructuras empresariales y de servicios. Ello propiciaría un

Figura 4
EMPLEO POR MUNICIPIO Y SECTORES DE ACTIVIDAD 2005 (%)



Fuente: INE.

aumento continuado, aunque moderado, dado lo tardío de su finalización en comparación con otros, de los flujos turísticos y residenciales, sobre un área costera extensa y con varios nodos de atracción-concentración, que pueden permitir la distribución de sus efectos sobre múltiples núcleos.

Las oportunidades que se le presentan a la marina occidental asturiana residen en el aumento de la accesibilidad externa e interna que permita el aumento de la actividad general, del empleo y de la vitalidad demográfica, hoy amenazada por la baja natalidad y el envejecimiento. También en la posibilidad de dar continuidad al crecimiento ordenado de las villas y de la actividad terciaria, a partir de un desarrollo urbanístico integrado en la estructura urbana preexistente que acoja un impacto positivo sobre la actividad. La articulación territorial con el área metropolitana asturiana depende, en buena medida, de la mejora de las comunicaciones terrestres. Navia, con la autovía finalizada, se situará a un tiempo-distancia de una hora de viaje y unos 100 km, en el límite de los movimientos metropolitanos, con un previsible aumento de las relaciones y flujos entre ambos.

La recuperación de la vitalidad demográfica (Asturias y Galicia son hoy excepciones negativas en España y Europa) va a descansar en la reactivación de los nodos de las villas y su capacidad de atracción de población joven. Como ya se ha indicado, la distancia Centro de Asturias-A Coruña posibilita la existencia de polos de actividad y villas en creci-

miento, sobre el amplio espacio longitudinal costero con oportunidades para pequeñas ciudades emergentes. De ahí la necesidad de elaborar estrategias de conversión de las villas en pequeñas ciudades con una dotación de servicios que les permita competir en la oferta de primera residencia y atracción de actividad empresarial en sectores diversos.

La recuperación de la marina como eje dinámico abre retos importantes a la hora de definir criterios de ordenación del territorio. Que deben asentarse en los criterios contenidos en los diversos planes regionales, entre los que destacan el Plan de Ordenación del Litoral Asturiano (POLA) y las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio (DROT). El papel a jugar por los Planes Generales de Ordenación Urbana de cada municipio se revela fundamental para el desarrollo urbano de las villas, para ordenar el crecimiento de los núcleos rurales, particularmente sobre la rasa y para apoyar procesos de desarrollo sostenible, adecuados a los recursos y posibilidades del medio. Para ello se debe partir de la base del poblamiento existente, evitando el recurso a convenios y urbanizaciones desarticuladas de la red de villas y núcleos rurales. E impulsar decididamente el crecimiento de las villas, reforzando su escasa trama urbana actual, sin perder el carácter y paisaje de «ciudades tranquilas» de las mismas, pero siempre desde la perspectiva del crecimiento.

Es necesario compatibilizar la demanda de nuevos usos residenciales con las actividades ganaderas, industriales y terciarias tradicionales, a partir del cumplimiento de la normativa urbanística frente a «oportunidades irrepetibles». También anticipar los procesos de crecimiento y nuevos usos y el impacto sobre el medio y el paisaje, para evitar la repetición de situaciones como la de Salave. Es clara la conveniencia de vincular los desarrollos urbanísticos y la creación de nueva trama urbana con la resolución de infraestructuras, evitando el recurso excesivo a la inversión pública, los procesos de degradación paisajística y el estrangulamiento urbano. Y poner en relación las redes de comunicación estatal, regional y local para anticipar problemas de congestión de accesos en temporada.

El paisaje debe ser criterio de ordenación preferente en la marina. Para ello hay que poner en relación el crecimiento residencial con la recuperación patrimonial y la revitalización del declinante poblamiento rural. La difusión del fenómeno turístico al conjunto del poblamiento rural ya ha dado buenos resultados en otras áreas de la región, como el oriente.

Los retos se centran hoy en afrontar el proceso abierto por las nuevas condiciones de accesibilidad en positivo: con criterios y normas claras pero sin rechazos irracionales, como los vividos en la gestación de la autovía. La importancia del movimiento social y asociativo en la participación en el planeamiento y en los proyectos de futuro es evidente. También en la anticipación de problemas y en la puesta en marcha de mecanismos que impidan desvíos en el proceso, desde el conocimiento y aprovechamiento de la experiencia de otros territorios, con sus aspectos positivos y negativos (oriente de Asturias, costa central, costa de Galicia...). Pero desde un enfoque positivo, sin olvidar que los territorios que no crecen, que no apuestan por el futuro, se ven abocados al declive y a los procesos de regresión, con sus secuelas sociales: despoblamiento, envejecimiento, baja natalidad, dependencia. La disimetría a un lado y otros de los límites regionales debe inducir a la reflexión sobre si las políticas territoriales han sido las más adecuadas y sobre la reorientación de las mismas para el próximo futuro.

Cuadro 2
 RENTA POR HABITANTE Y POSICIÓN RELATIVA REGIONAL DE LOS MUNICIPIOS DE LA MARINA ASTURGALAICA

Municipio (concejo, concello)	IMRF 2002 Galicia=100	RDPH 2002 Asturias=100	Posición relativa en Galicia 2002 (316 concellos)	Posición relativa en Asturias 2002 (78 concejos)	<i>PIB por habitante (PPS) UE 25=100 2002</i>
Valdés		82,9		61	
Navia		97,2		19	
Coaña		86,2		44	
El Franco		85,9		45	
Tapia		89,6		35	
Castropol		84,4		56	
Vegadeo		84,5		55	
Oviedo		<i>106,1</i>		<i>1</i>	
Gijón		<i>103,7</i>		<i>7</i>	
Asturias					80,7
Ribadeo	104		28		
Barreiros	101		34		
Foz	102		27		
Burela	101		41		
Cervo	100		42		
Xove	90		162		
Viveiro	99		46		
O Vicedo	86		151		
Lugo	<i>116</i>		<i>6</i>		
A Coruña	<i>117</i>		<i>4</i>		
Galicia					74,7

Fuentes: Instituto Galego de Estatística: IMRF (Indicador Municipal da Renda dos Fogares).

SADEI: RDPH (Renta disponible ajustada neta por habitante, en *La renta de los municipios asturianos 2002*).

IV. CONCLUSIONES

El occidente costero asturiano y la marina asturgalaica constituyen un territorio con potencial de crecimiento, con población, actividad económica y paisaje original. Un territorio al que se le abre una nueva situación y oportunidades que debe aprovechar, sin perder sus atractivos y recursos, para la consolidación de un territorio para vivir, con calidad de infraestructuras y servicios, en igualdad de condiciones a otros y con ventajas ambientales y paisajísticas a proteger, sin inmovilismos imposibles.

Un territorio de crecimiento, desde la ordenación racional del territorio y la preservación de su encanto. Un territorio original que debe asentar sus características ante las estructuras regionales centralistas, desde la perspectiva del marketing territorial y de la identidad cultural comarcal. Un territorio con futuro, que debe arrastrar en sus procesos de crecimiento también al occidente interior, el territorio regional asturiano con mayores obstáculos hoy para el desarrollo.

Un futuro que pasa por canalizar y ordenar la mayor presión sobre el ámbito costero hacia el crecimiento ordenado de las villas y la difusión al poblamiento rural de las nuevas actividades sin caer en el desorden, el desprecio a las normas o el aprovechamiento de los márgenes de éstas para operaciones fraudulentas. Y también por evitar la construcción fuera de núcleo, las urbanizaciones segregadas, la ocupación difusa del suelo y la urbanización de la línea costera y del entorno de playas y lugares de mayor atractivo de la costa

La marina ha llegado a los inicios del siglo XXI en mejores condiciones paisajísticas y ambientales que la mayor parte de la costa española. También con una situación demográfica y económica más negativa. Por ello tiene la oportunidad de evitar errores ya conocidos y procesos sin retorno, beneficiando a la vez al poblamiento, la población y la actividad existente o posible a partir de una ordenación del territorio coherente, moderna y ambiciosa.

La comparación de la evolución reciente de la marina occidental asturiana con la mariña lucense debe servir para realizar una aproximación crítica y una valoración de las estrategias puestas en marcha en las últimas décadas en este territorio. También para enfrentar demasiados prejuicios y apriorismos en el debate entre conservación y desarrollo y sobre el futuro del mundo rural asturiano. Las políticas de la administración regional, el papel de liderazgo de las administraciones locales, las expectativas y dinamismo de la sociedad local y la dirección e intereses de las actuaciones del movimiento asociativo deben reflexionar sobre la reorientación de las actuaciones y proyectos de futuro hacia el crecimiento basado en la ordenación del territorio, evitando los obstáculos innecesarios al desarrollo y el estancamiento en situaciones cómodas en el presente, pero que cierran el futuro a las generaciones más jóvenes, propiciando la participación abierta de la población local en los procesos de desarrollo local. Recuperar la óptica social y económica del crecimiento a partir de la una percepción más objetiva de la realidad actual y de los potenciales de desarrollo existentes es el punto de partida de un cambio en profundidad de los indicadores negativos, particularmente de aquellos, como la natalidad, que indican una mayor desconfianza en el futuro de este territorio.

V. BIBLIOGRAFÍA

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y URBANISMO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS (1991): *Directrices regionales de ordenación del territorio*. Servicio de Publicaciones del Principado. Oviedo.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y URBANISMO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS (2006): *Plan de ordenación del litoral asturiano (P.O.L.A.)*.

GARCÍA RODRÍGUEZ, José León, GODENAU, Dirk y FEBLES RAMÍREZ, Miguel F. (editores) (1999): *Instrumentos para el desarrollo local*. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

- LE ROY, Anne (1997): *Les activités de service: une chance pour les économies rurales?*. Préface de Louis Reboud. L'Harmattan. Paris.
- MÉNENDEZ GARCÍA, Benjamín (1993): *La marina occidental asturiana*. Oikos Tau, Principado de Asturias. Barcelona.
- MENÉNDEZ FERNÁNDEZ, Rafael (1993): «Descenso de natalidad y crecimiento negativo en España. Diferencias regionales», en *Nuevos procesos territoriales. XIII Congreso Nacional de Geografía*, 517-521. Universidad de Sevilla- Fundación El Monte.
- MENÉNDEZ FERNÁNDEZ, Rafael (1999): «Seguimiento y evaluación de programas y experiencias de desarrollo local», en GARCÍA RODRÍGUEZ, J. L. y otros (editores): *Instrumentos para el desarrollo local*, páginas 279-304. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
- MENÉNDEZ FERNÁNDEZ, Rafael (2004): *Articulación territorial, tradición y desarrollo en la comarca del Oriente de Asturias*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo.
- MORALES MATOS, Guillermo y MURCIA NAVARRO, Emilio (dirección) (1987): *Criterios para una demarcación territorial de Asturias*. Consejería de ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda. Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias. Oviedo.
- MORALES MATOS, Guillermo y ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón (1990): «El hábitat urbano en Asturias. Los procesos históricos de articulación territorial», en *Historia de Asturias*, volumen 3. 669-684. Prensa Asturiana. Oviedo.
- MURCIA NAVARRO, Emilio (1981-a): *Las villas costeras en el sistema urbano asturiano*. Silverio Cañada. Oviedo.
- MURCIA NAVARRO, Emilio (1981-b): «Los centros comarcales». *Geografía de Asturias*, volumen III, 178-264. Ayalga. Salinas.
- ORDÓÑEZ SOLÍS, David (1999): «Políticas e intervenciones comunitarias de desarrollo en el medio rural», *Manual de desarrollo local*, 513-531. Trea. Oviedo.
- QUIRÓS LINARES, Francisco (1983-b): «Ciudad, villa y espacio rural». *Ástura*, nº 1, 55-58. Oviedo.
- RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, Fermín (editor) (1999): *Manual de desarrollo local*. Trea. Oviedo.
- RODRÍGUEZ, Fermín y MENÉNDEZ, Rafael (2005): *Geografía de Asturias. La reestructuración territorial de una región de tradición industrial*. Ariel. Barcelona.
- RODRÍGUEZ, Fermín, MENÉNDEZ, Rafael y BLANCO, Jacobo (2008): *El Área Metropolitana de Asturias*. Trea. Gijón.
- SADEI (1984): *Los Oscos y la Cuenca del Eo: Situación y perspectivas*. Consejería de Agricultura y Pesca. Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias. Oviedo.
- VACHON, Bernard y COALLIER, Francine (1993): *Le développement local. Théorie et pratique. Réintroduire l'humain dans la logique de développement*. Gaëtan Morin. Quebec.
- VARIOS AUTORES (2001): *Paisajes y paisanajes de Asturias. Organización del espacio y vida cotidiana tradicional*. Trea, Gijón.
- WERNER, Klaus (1999): «El movimiento LEADER en Europa: balance y perspectivas», *Manual de desarrollo local*, 494-512. Trea. Oviedo.