

FERMÍN RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ*
JOSÉ ÁNGEL FERNÁNDEZ PRIETO**
JACOBO BLANCO FERNÁNDEZ**
HÉCTOR RODRÍGUEZ CIENFUEGOS**

LA MARINA ASTURLUCENSE: EXPERIENCIA DE GOBERNANZA EN UN TERRITORIO MUY COMPLEJO¹

RESUMEN

Este trabajo analiza el efecto de distintas formas de gobernanza territorial en dos territorios similares, funcionalmente integrados, pero en comunidades autónomas distintas. Los resultados muestran la inexistencia del dilema protección del paisaje-desarrollo económico. Muestra también la conveniencia de ajustar las regulaciones y el marco institucional de gobernanza a la realidad funcional del territorio. En este caso, creando mecanismos de cooperación multinivel que se ajusten a la polimórfica realidad micropolitana. Por último, se detecta la conveniencia de crear liderazgos para la gobernanza territorial, así como poner en marcha mecanismos de participación que contribuyan a canalizar flujos de información entre ciudadanía y administraciones, rompiendo con algunos posos culturales que suponen una rémora para el desarrollo territorial.

PALABRAS CLAVE: Gobernanza territorial, desarrollo local, ordenación territorial, cooperación territorial participación.

ABSTRACT

THE MARINA ASTURLUCENSE: GOVERNANCE EXPERIENCE IN A VERY COMPLEX TERRITORY

This paper analyzes the effect of different forms of territorial governance in two similar and integrated territories, ruled under different regional autonomous administrations. The results show the absence of the protection of the economic landscape-economic performance dilemma. Moreover, shows the appropriateness of adjusting the rules and the institutional framework of governance to the functional reality of the territory, creating multilevel cooperation mechanisms adapted to the polymorphic micropolitan reality. Finally, detected the desirability of leadership, as well as participation mechanisms implementation, able of channelling information flows between citizens and administrations, breaking with some cultural grounds posed a setback for territorial development.

KEY WORDS: Territorial governance, local development, territorial planning, territorial cooperation, participation.

* Departamento de Geografía y CeCodet de la Universidad de Oviedo*

CeCodet, Universidad de Oviedo**

¹ Este trabajo ha sido posible gracias al Proyecto de Investigación "Gobernanza territorial y urbana: hacia una gestión participada del territorio", financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia, Referencia SEJ2007-68102-...

Fecha de recepción: marzo 2005. Fecha de aceptación: abril 2005.

INTRODUCCIÓN

El interés de la gobernanza es estratégico. La complejidad del momento, del estado actual de la civilización globalizada, su tendencia a la fragmentación, especialmente visible en la dimensión territorial, hace que, para evitar el estallido en múltiples fragmentos de este mundo que habitamos, sea necesaria la gobernanza como nueva forma de gestión territorial, participativa, cooperativa y abierta al diálogo entre sociedad civil y aparato administrativo. En el declive del sistema jerárquico se destacan nuevos modos de poder compartido democráticamente entre el conjunto de actores sociales. También existen riesgos bajo el sintagma "gobernanza territorial", como es el de fabricar un nuevo orden por parte de una élite económica, política, y social, cuando los beneficios de la gobernanza deben recaer sobre el conjunto de los ciudadanos.

La gobernanza no es un objetivo exclusivo de los políticos. Tiene el fin de controlar y reforzar los vínculos sociales y políticos entre el conjunto de participantes de la sociedad. En una época en la que asistimos a una pérdida de legitimidad del Estado, de los representantes elegidos, de las instituciones públicas y privadas, y en la que aumentan las diferencias entre las élites y el pueblo, la gobernanza es un método que puede reforzar la acción ciudadana sin sustituir a la política. En tiempos turbulentos, surge la necesidad de realizar política territorial aplicada al desarrollo, que es algo más que crecimiento económico.

El territorio aquí analizado es un buen campo de pruebas para la gobernanza. Los actores e instituciones que intervienen no pertenecen a la misma esfera gubernamental. En la Marina Asturlucense las fronteras se confunden, y las responsabilidades son menos claras. Se realizan actuaciones que, si bien han tenido resultados dispares, han guiado una nueva acción colectiva. Más que proponer una nueva función del Estado, este proyecto ahonda en la solidaridad interterritorial, en la creación de vínculos sociales, y en el desarrollo de una democracia local en un territorio complicado, con una política compleja.

El proyecto "Gobernanza urbana y territorial", financiado por el Programa de I+D+I del Ministerio de Ciencia y Tecnología de 2007, tuvo por objetivo básico comprobar cómo incide la gestión del territorio en la conformación del paisaje, y proponer medidas para mejorar su impacto sobre él.

El equipo de la Universidad de Oviedo del proyecto llevó a cabo el trabajo "La Marina Asturlucense: experiencia de gobernanza en un territorio muy complejo", cuyas principales conclusiones se recogen aquí. La investigación analiza el efecto de distintas formas de gobernanza territorial en dos territorios similares, integrados, complejos, administrados por instituciones distintas.

La Marina Asturlucense comprende la comarca gallega de *A Mariña* y la astur de *Oscos-Eo*, así como algunos concejos litorales del litoral asturiano, hasta Valdés. Realmente y como se verá más adelante, la Marina Asturlucense es el espacio litoral comprendido entre dos sistemas metropolitanos: el de Ciudad Astur y el de A Coruña-Ferrol, por lo que por la parte asturiana bien podríamos haber comenzado en Cudillero o Muros, entendiendo como límite metropolitano la ría del Nalón. En este estrecho cordón litoral, cerrado por sus extremos, se ha dado una peculiar forma de vida de carácter rururbano, polarizada por un conjunto de villas o pequeños núcleos de alta densidad urbana, que debido a su entramado de relaciones funcionales y culturales define un particular espacio de vida, casi una microciudad para algunas definiciones, un espacio regional para otros, que se presenta como unidad geográfica de desarrollo, para cuya gestión planteá-

bamos la hipótesis de su optimización mediante la adecuación del marco institucional a la realidad funcional a través del establecimiento de mecanismos de cooperación.

Creemos haber confirmado esta necesidad con el estudio. El potencial de actuación es amplio en ámbitos como el transporte y las políticas de equipamientos y territoriales. Sin embargo, la realidad sigue tendiendo a la fragmentación. Localismos, y concepciones de la equidad y la competencia, aplicadas al territorio, empujan a autoridades y ciudadanía por caminos divergentes. La debilidad de liderazgo, de mecanismos y redes de participación en los que fluya la información, no contribuyen a una gobernanza territorial exitosa. Más en tiempos de escasez económica, en los que tan deseables parecen los mecanismos de colaboración.

1. METODOLOGÍA

El territorio de la Marina Asturlucense, que se extiende sobre dos comunidades autónomas, Asturias y Galicia, es homogéneo físicamente, pero presenta evoluciones dispares en lo demográfico y económico, y también en la gestión del paisaje resultante.

El área estudiada comprende la comarca que en Lugo se denomina *A Mariña* más la asturiana de Oscos–Eo, limítrofe con aquella, así como los municipios costeros de Tapia de Casariego, El Franco, Coaña, Navia y Valdés. Estos últimos se tomaron por presentar una fuerte simetría, en extensión costera, con *A Mariña* gallega, y por ser municipios que poseen una intensa relación entre ellos, siendo casi complementarios, formando una entidad geográfica natural.

La Marina Asturlucense resulta especialmente atractiva para el análisis. Más allá de comprobar el efecto sobre un paisaje de dos modelos de gestión, su complejidad administrativa y el hecho de constituir frontera entre dos comunidades autónomas españolas, así como su diverso paisaje, de rasa y braña en íntima relación, le otorgan interés. Presenta otras condiciones que lo hacen atractivo para el análisis.

- 1) Perifericidad: este territorio se sitúa en la periferia del Arco Atlántico, que ya de por sí presenta tendencias demográficas y económicas propias de un eje periférico, sobre todo en el Cantábrico. Sin embargo, la Marina Asturlucense constituye un punto de relativo dinamismo, dentro de este contexto territorial. Es la fachada marina de un complejo territorio que se extiende hacia el extremo sur de la península Ibérica en torno de la Ruta de la Plata.
- 2) Administración compleja y multinivel: Aparecen implicados en la gestión de este territorio las administraciones regionales y los municipios, además de la central. En áreas concretas, como la ría del Eo y su ribera, incluida en la Red Natura, debe tenerse en cuenta la regulación proteccionista del continente. Estamos ante un espacio de gran complejidad administrativa, con el interés añadido de la coordinación territorial entre dos comunidades autónomas.
- 3) Diversidad: Las tipologías de los concejos y villas del ámbito de trabajo son variadas. En el entorno de la ría se disponen Figueras, con potentes astilleros, Castropol, capital administrativa de la vertiente asturiana, Vegadeo, antiguo nodo comarcal y Ribadeo, villa portuaria, comercial, muy influyente en el *hinterland* de *A Mariña*. El valle del río Eo cuenta con pequeños núcleos como San Tirso de Abres y Pontenova. En *A Mariña* lucense, municipios turísticos como Barreiros y Foz. O industriales de gran potencia

como Cervo. O portuarios de importancia, como Burela. O los concejos agrarios y ganaderos del interior. La región constituye un territorio singular con fuerte presencia de actividad económica y de urbanización, que funciona como un todo coherente y que presenta desequilibrios en su evolución.

- 4) Singularidad paisajística: Buena parte de la ría del Eo tiene un elevado grado de protección. En el caso de la vertiente asturiana, buena parte del territorio está incluido en el ámbito del *Plan de Ordenación del Litoral Asturiano (POLA)*, dejando apenas espacios intersticiales entre lo afectado por la red Natura 2000 y el POLA. Los paisajes interiores también presentan un elevado interés, bien por su carácter de ribera de ría, por su elevado grado de conservación o por las actividades agrarias y forestales que en ellos se desarrollan.

La gobernanza aplicada al territorio. El enfoque territorial como perspectiva de desarrollo. Por ello concedemos mucha importancia a la puesta en evidencia de las capacidades territoriales aplicando la metodología del análisis geográfico para caracterizar el área de estudio y definir conjuntos locales, Unidades Homogéneas de Desarrollo, a partir de diversas informaciones de carácter geográfico: la estructura geológica, la conformación orográfica, la ocupación del suelo y las formas de ésta, así como las divisiones administrativas, fundamentales para la gobernanza de los territorios. A partir de estos datos, estamos en condiciones de distinguir los conjuntos locales que conforman la Marina.

Se trata de un método de análisis fino, a escala local, pues, si extendiéramos el estudio a territorios más amplios, éste fragmento cantábrico aparecería como una unidad. Permite indagar en las formas del territorio y explicar las diferencias entre los conjuntos regionales (asturiano occidental y lucense).

Durante muchos años, las relaciones comerciales, de vida y de trabajo, y culturales a ambos lados de la ría del Eo, crearon una "provincia", una unidad geográfica peculiar, muy relacionada internamente, cuando las distancias y los servicios con y que proporcionaban Santiago y Oviedo eran más y menos, respectivamente, que ahora.

La metodología empleada permite explorar las posibilidades que ofrece el reconocimiento territorial realizado con ojo de geógrafo para el análisis y ayudar a la gobernanza, al identificar con precisión unidades territoriales, pequeños conjuntos geográficos locales, homogeneizados por ciertas características, constituyendo conjuntos únicos en su forma. Lo que necesita ser conocido desde las administraciones, la ciudadanía y la ordenación del territorio, para intervenir, con el fin de garantizar un sentido a su evolución, el del interés general y la gestión prudente.

El proyecto asume que el paisaje es resultante de la acción humana sobre el espacio. Son el poblamiento, la actividad, y su gestión los que lo definen, más allá del marco físico. Si el paisaje es resultado de la acción humana, lo será también de la acción política y del gobierno del territorio. Debe valorarse la incidencia de las administraciones públicas y de la sociedad civil sobre él. Por eso, los objetivos del estudio fueron:

- Analizar la influencia de la acción de los poderes públicos y de la sociedad en la conformación del paisaje.
- Observar los resultados a los que conducen las distintas formas de política territorial.

Para ello, se recopiló información sobre los municipios estudiados a través de las bases de datos de los servicios autonómicos y nacionales de estadística, de la consulta bibliográfica, de las informaciones facilitadas por los propios ayuntamientos y otras ins-

Cuadro 1. Indicadores cuantitativos empleados.

FAMILIA	POBLACIÓN	EMPLEO	TEJIDO EMPRESARIAL	MOVILIDAD	EQUIPAMIENTOS	VIVIENDA	PRESUPUESTOS E IMPUESTOS
INDICADORES	Densidad	Trabajadores industria	Emp.agricult/ 1000 hab.	Ocupados que trabajan en una CC.AA. diferente de la que residen	M ² centros culturales/hab.	Visadas	Presupuesto por habitante
	Dependenc.	Trabajadores construcción	Emp. comercio/ 1000 hab.		M ² centros deportivos/hab.	Vendidas	
	Extranjeros	Trabajadores primario	Emp. construcción/ 1000 hab.	Ocupados que trabajan en el mismo municipio que residen	M ² centros educativos/hab.	Transacc. vivienda nueva	Impuestos por habitante
	Infancia	Trabajadores servicios	Emp.educación/ 1000 hab.		M ² centros sanitarios/hab.	Transacc. segunda mano	
	Mortalidad	Trabajadores total	Emp.hostelería/ 1000 hab.			Transacc. totales	
	Natalidad		Emp.industria/ 1000 hab.				
	Pobl. rural		Emp.pesca/ 1000 hab.				
	Pop. villas		Emp.sanidad/ 1000 hab.				
	Crecimiento vegetativo		Emp.totales/ 1000 hab.				
	Vejez						
AÑOS REFERENCIA	1991, 2001, 2007 y 2008	1991, 2001 y 2007	2004 y 2007	2001	1995, 2000 y 2005	2004, 05, 06, 07, 08, 09 y 10	2006 y 2008
EVOLUCIONES	91-07	91-07	04-07		95-05	04-08, 04-10	06-08
ESCALA	Municipal						

tituciones y del trabajo de campo. También se llevó a cabo un seminario con los alcaldes y actores sociales de la zona, que permitió conocer sus inquietudes y los problemas que afrontan en su gestión, así como las soluciones que defienden para resolverlos.

A continuación, se elaboró una serie de indicadores estadísticos, utilizando datos procedentes de las diversas fuentes cuantitativas utilizadas, que permitieron conocer la evolución de las unidades de desarrollo. Contienen elementos para observar la realidad más reciente del territorio así como su evolución. Otro de los objetivos de los indicadores es el de profundizar en el análisis de la relación que se establece entre los diversos municipios de La Marina/ *A Mariña*, los intercambios y las jerarquías que se producen en su interior. Con ello, se facilita la comprensión de su funcionamiento como ente a caballo entre dos realidades administrativas diferentes. Los datos se agruparon en familias.

Se utilizó un Sistema de Información Geográfica para cartografiar La Marina/ *A Mariña* a diferentes escalas y con diversos niveles de detalle. Refleja de manera visual y comprensible los indicadores elaborados así como las realidades territoriales detectadas, y otros fenómenos como el emplazamiento de las figuras de protección medioambiental y las áreas de costa protegidas por las respectivas legislaciones autonómicas.

Fruto del análisis de la información recogida y de validaciones realizadas en los seminarios celebrados, tanto entre los socios del proyecto como con los gestores del territorio, se obtuvieron conclusiones sobre del funcionamiento de la Marina Asturlucense, su gestión de gobierno y su incidencia en la configuración del paisaje. El primer seminario se celebró en octubre de 2009 en Ribadeo, y estuvo abierto a la participación de representantes de todos los municipios que forman la Marina Asturlucense. En septiembre de 2010 se celebró un taller general en Valencia., a él acudieron representantes de los equipos investigadores del proyecto y especialistas ante los que fueron expuestas las conclusiones obtenidas.

2. LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL

2.1 UNA POBLACIÓN EN DECLIVE Y CADA VEZ MÁS CONCENTRADA EN LAS VILLAS COSTERAS

La población de la Marina Asturlucense era de 120.909 habitantes en 2007. Unas 11.000 personas menos de las 131.400 que había en 1991. A pesar de que pierde población, la Marina ofrece valores de densidad en consonancia con las medias de sus respectivas provincias, aunque se aprecia un marcado contraste entre la densidad en los concejos asturianos (101 hab/km²) y los lucenses (36 hab/km²).

Pero la pauta declinante no es homogénea. La pérdida demográfica es acusada en los municipios del interior a ambos lados de la ribera del Eo, mientras que la fachada marítima mantiene un mayor dinamismo. La población se litoraliza y se concentra, sobre todo, en las villas costeras. Asistimos a un fenómeno de urbanización de la comarca.

Las villas de Foz, Burela, Xove y Viveiro ofrecen tendencias positivas, pero solo los municipios de Viveiro, Foz y Ribadeo ganaron población entre 1999 y 2008. El más dinámico, el único que creció en valores superiores al 10%, fue Ribadeo, situado en un sector de la Marina, el de ría, en el que parece absorber todo el crecimiento, a costa del sostenido declive demográfico que experimentan Figueras, Castropol y Vegadeo. Como apunta un regidor, "Ribadeo absorbe población y actividad a modo de un agujero negro".

2.2 UN EMPLEO DEPENDIENTE DEL TURISMO Y LA CONSTRUCCIÓN

El empleo muestra una evolución negativa en la mayor parte de los concejos de la Marina Asturlucense. Sin embargo, la evolución no es igual en todos los sectores de actividad: la caída más acusada se da en la agricultura y pesca, mientras que la industria, la construcción y los servicios son más dinámicos y crecen en buena parte del territorio, especialmente en los concejos costeros y aquellos con mejores comunicaciones.

Si el empleo total cae, es como consecuencia de la reconversión del sector primario. La evolución de este sector –que, además de la agricultura y la ganadería, incluye la pesca– muestra una pauta uniforme de descenso en todos los concejos. El retroceso es muy acusado a lo largo de las últimas décadas, y lo es más allí donde la ganadería sigue ocupando a una proporción relativamente importante de la población. En apenas veinte años, las actividades primarias han reducido su empleo a la mitad, sin que decaiga la producción, especialmente, la ganadera.

La industria ofrece un perfil más localizado e irregular. Hay concejos muy industriales y otros donde apenas hay actividad. Ésta tiende a concentrarse: solo ocho de los 21 concejos ven crecer el empleo industrial, y de ellos, cinco, con gran empuje, superando el 50% de crecimiento entre 1991 y 2007. La industrialización tiende a ser mayor y más equilibrada en el sector asturiano. También sigue una pauta marcadamente litoral pues los municipios costeros tienen mucha más potencia industrial que los del interior.

Por su parte, la construcción ofreció una evolución positiva en la mayoría de municipios de la Marina hasta 2007, si bien la pauta de evolución fue irregular. En el caso asturiano, todos los concejos experimentaron un auge, mientras que en el caso gallego la pauta está polarizada a favor de los municipios litorales, donde el aumento del empleo fue más acusado. A partir de 2008, el auge se frena debido a la crisis económica y al estallido de la burbuja inmobiliaria, que Galicia sufre con mayor intensidad que Asturias, aunque la cuantificación de tan recientes fenómenos resulta complicada por la escasez de datos actualizados.

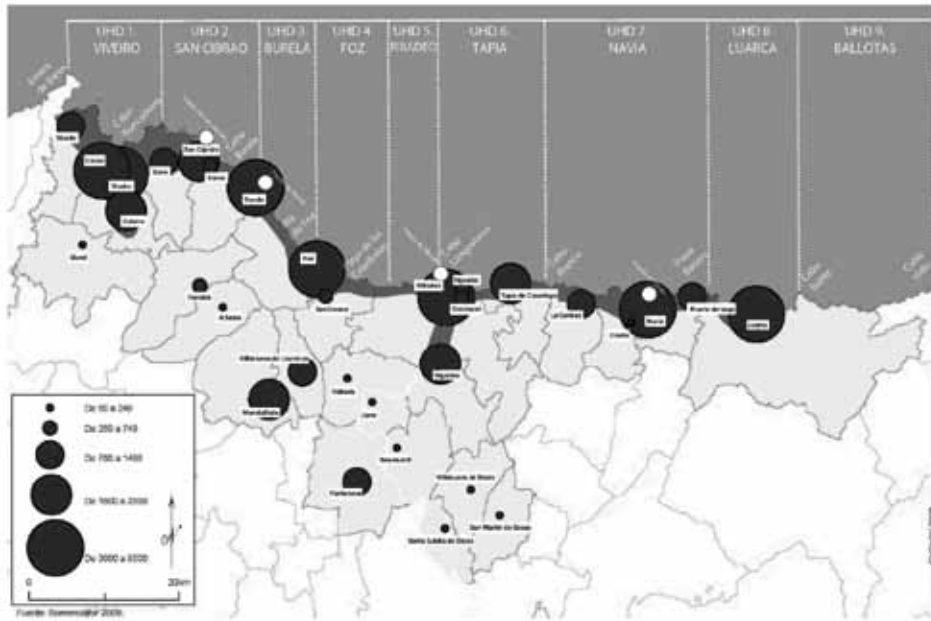


Figura 1. La Marina Asturlucense y población de sus villas en 2008



Figura 2. Empleos por cada 100 habitantes en 2007 y su evolución 2001-2007

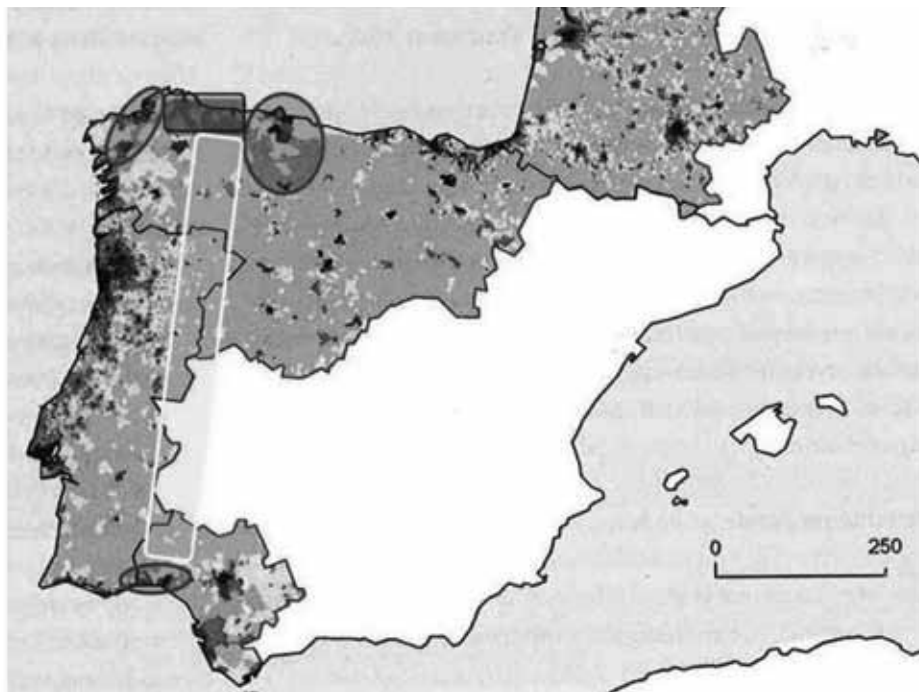


Figura 3. Enmarcada entre las áreas metropolitanas de Ciudad Astur y Ferrol- A Coruña, la Marina es el único territorio densamente poblado y dinámico de un corredor fronterizo y meridiano que se extiende hasta Huelva.

El empleo en el sector terciario parece seguir, durante los últimos veinte años, una pauta relacionada con los grandes ejes de comunicación. En torno de ellos se desarrollan especialmente determinadas ramas de actividad, como son las relacionadas con el turismo (hostelería y restauración), y el comercio y los servicios públicos y personales, actividades propias de las cabeceras de comarca. Si bien los municipios lucenses ofrecen en términos generales mejores datos de empleo, el sector asturiano ofrece condiciones ligeramente superiores en cuanto a salarios y cotizaciones. Por ello, la base económica asturiana puede ser más sólida, aunque menos dinámica, que la gallega.

2.3. UNA COMARCA INTERREGIONAL FUERTEMENTE RELACIONADA

La Marina asturlucesa, sobre todo en torno de la ría del Eo, se relaciona fuertemente entre sí, y es quizá el único territorio dinámico en todo el eje interior meridiano que, recorriendo las tierras fronterizas entre España y Portugal, en torno de la ruta de la Plata, dan lugar a una amplia franja escasamente poblada que termina en el extremo sur de la península Ibérica.

La realidad cotidiana de la Marina es la de una entidad territorial relacionada, donde los habitantes de ambos márgenes, ya sea por cuestiones de trabajo, compras u ocio, se desplazan entre una y otra. No obstante, obstáculos de tipo administrativo impiden el reforzamiento a nivel normativo de tales lazos. Desde el punto de vista de



Figura 4. El porcentaje de empleados que trabajan en una comunidad autónoma diferente a la de residencia prueba la importancia de los intercambios entre comunidades autónomas y pone de manifiesto la necesidad de impulsar las infraestructuras de transporte a escala comarcal.

la Ordenación del Territorio, resulta necesaria la adopción de un enfoque totalizador que huya de localismos que pueden resultar contraproducentes para el interés general del conjunto.

2.4. INFRAESTRUCTURAS CLAVE POR COMPLETAR

La Marina Asturlucense se explica por su situación periférica e histórica inaccesibilidad, en los confines de dos comunidades autónomas que, a su vez, se encuentran en el extremo septentrional de España, y en un extremo del Arco Atlántico europeo. Su alejamiento respecto de los principales centros de poblamiento y actividad de sus CC.AA. aún no ha sido plenamente resuelto. Las peculiaridades de su topografía condicionaron el trazado del corredor de acceso, por carretera y ferrocarril. La entrada por el este y oeste a la región se vio dificultada por la orografía, y lo mismo ocurrió por el sur. Pocos accesos y relativamente “malos”, que actuaron como “fosos” propicios para el aislamiento y creación de la burbuja territorial de la Marina Asturlucense

La red de carreteras ofreció históricamente conexiones deficientes con el exterior. Hoy, la autovía del Cantábrico sigue sin terminarse, y la crisis está retrasando su conclusión. Si bien su culminación resultará beneficiosa especialmente para el sector asturiano, al cual vertebrará en su totalidad, en el lucense la autovía discurre hacia el interior, camino de la capital de provincia, y deja desconectados de la vía principal algunos municipios de *A Mariña* central y occidental.

La construcción del puente de los Santos, en 1987, por el que en la actualidad cruza la ría del Eo la autovía del Cantábrico que discurre junto a la línea de costa, provocó un cambio de centro de gravedad para la comarca, al aislar a Vegadeo, cabecera tradicional,

emplazada en el fondo de saco de la ría, de la vía de comunicación dominante, dejando en posición de ventaja a Ribadeo.

No obstante, aunque las conexiones con los centros de las respectivas regiones y el centro peninsular mejoren, no se asegura una conexión interna óptima entre las distintas piezas de la micrópolis asturlucense. El ferrocarril, que discurre por los concejos ribereños, tiene un potencial, el de establecer una línea micropolitana, con vocación comarcal, que ahora está desaprovechado. Proyectos de modernización ferroviaria, aparcados a la espera de tiempos más propicios, podrían contribuir a mejorar la articulación interna de la Marina.

Lo mismo sucede con las líneas de autobús. Las disponibles son aquellas pasantes de largo recorrido, con frecuencia parecida a las de ferrocarril, pero se echan de menos líneas con visión comarcal.

3. UNIDADES HOMOGÉNEAS DE DESARROLLO DE LA MARINA ASTURLUCENSE

Si entendemos gobernanza como una forma de proyecto para el buen gobierno de los territorios, que tiene como método el enfoque territorial, por tanto integrado, que busca encontrar la particularidad, y que tiene en cuenta las capacidades de territorios y personas, no ya como mónadas aisladas, sino como partes integrantes de la unidad geográfica. Estamos, entonces, obligados a ampliar la escala de visión, profundizando en el análisis de la unidad espacial de referencia para ver cómo se organiza en partes componentes más elementales, de escala local, la más operativa para los objetivos del estudio. Así hemos extraído nueve unidades homogéneas de desarrollo, con una serie de características que las diferencian entre sí y que, unidas, forman la Marina Asturlucense.

Cada una de estas unidades se articula internamente en torno a villas de carácter urbano, que ven reforzada su jerarquía, durante las últimas décadas, por el auge de las actividades comerciales, turísticas y de servicios, y fuertemente relacionadas entre sí a través de unas vías de comunicación que, históricamente, fueron escasas y dificultaban la relación con las capitales autonómicas, generando un fondo de saco y contribuyendo a aumentar la relación interna de la Marina entre ambas orillas de la ría del Eo.

Desde la desembocadura del río Nalón hasta el cabo Vidío se encuentra una unidad de transición entre el área de estudio y el área metropolitana asturiana. En ella, la presión metropolitana se hace sentir en forma de ocupación de la rasa por viviendas unifamiliares de segunda residencia, que se apoyan en los viales tradicionales y se desparraman a partir de ellos.

Entre los cabos Vidío y Busto se extiende la primera unidad perteneciente a la Marina Asturlucense. En ella, la sierra prelitoral se acerca al mar, la rasa pierde fondo y los ríos se desploman desde las cercanas alturas, trazando profundos surcos, aislando *ballotas* donde se asientan poblaciones y explotaciones agrarias. A esta orografía se adaptaba la carretera que durante el siglo XX fue la principal vía de salida del litoral occidental asturiano hacia el centro de la región.

De Busto a Barayo se extiende la unidad Luarca, donde la rasa gana amplitud y pierde altura. En una de sus mayores entalladuras se abre paso el río Negro, alrededor del cual crece y empieza a desbordarse por la rasa la villa blanca de Luarca.

La unidad Navia discurre entre la desembocadura del Barayo y el cabo Branco. La

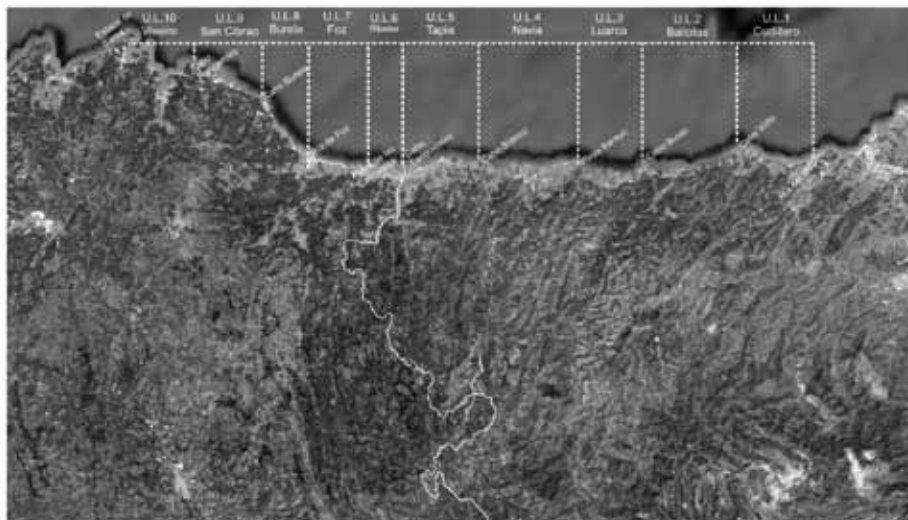


Figura 5. Organización de la Marina Asturlucense en unidades homogéneas de desarrollo.

rasa vuelve a ofrecer un perfil alto, con minúsculas calas que dan refugio a puertos tradicionales como los de Vega, Ortiguera y Viavélez. La siguiente unidad, Tapia, llega al cabo Langosteiro, donde la rasa, cada vez más baja, se sumerge en las aguas del Eo. Sobre su frente suave se asientan arenas como Amguleiro, Esteiro y Penarronda, donde las recientes actuaciones de acondicionamiento han sido de impacto suave.

Ya en *A Marinha*, nos encontramos con la unidad Ribadeo, de costa baja, amplias ensenadas y ocupación contrastada, con gran diversidad de usos del suelo que salpican el verdor de las parcelas de pradería, recortadas por una miríada de caminos que remarcan la línea costera. La siguiente unidad, Foz, tiene por cabecera a la villa del mismo nombre. Escarpadas sierras cubiertas por bosque de eucaliptos dan vigor al relieve, y urbanizaciones de segunda residencia colonizan el frente de mar.

En la unidad de Burela se asienta la villa del mismo nombre, en la base de la sierra de Cavaleiros. El puerto pesquero de Burela es uno de los de mayor actividad del Cantábrico, y también alberga actividades recreativas y comerciales. A continuación, hasta punta Roncadoria, se extiende la unidad de San Cibrao. En ella el litoral se arruga, entre sierras que dibujan un litoral bajo y boscoso. Combina la función residencial de la villa de San Cibrao con la actividad fabril de la aluminera y su puerto, cuyos prominentes diques abarcan una amplia dársena capaz de acoger a buques graneleros de buen calado.

En el extremo occidental de la Marina Asturlucense, la unidad Viveiro alcanza hasta Estaca de Bares, punta septentrional ibérica, que cierra la ría de Viveiro, villa de disposición y características parecidas a las de la asturiana Ribadesella, aunque con una dedicación más industrial.

4. POLÍTICAS TERRITORIALES EN LA MARINA ASTURLUCENSE

4.1 UN TERRITORIO VALIOSO Y COMPLEJO DESDE EL PUNTO DE VISTA MEDIOAMBIENTAL SIN REFLEJO EN LAS INSTITUCIONES

La Marina Asturlucense goza de una variedad y singularidad paisajística que se manifiesta en el alto grado de protección de algunos enclaves de sus rías, paisajes de ribera y en las actividades agrarias y forestales que en ellos se desarrollan. Esta diversidad no siempre tiene traducción en su gestión institucional; en general, hay acuerdo entre municipios, pero, por razones que poco tienen que ver con las políticas de gestión medioambiental, siguen sin firmarse los acuerdos pertinentes para sin instalar la oficina de la Reserva Natural, que según lo acordado entre los ayuntamientos responsables se emplazaría en Vegadeo.

Si bien existe un compromiso de la mayoría de municipios del entorno de la ría del Eo para la conservación de los importantes valores ambientales de ésta, el desacuerdo acerca de los criterios para el reparto de los fondos entre municipios y la falta de coordinación administrativa, derivada en ocasiones de recelos políticos, es la que dificulta la consecución de acuerdos. Por mucho que se compartan objetivos, hay que repartir cargas y beneficios. Y se demuestra que buscar equilibrios y consensos, en territorios con gobiernos y competencias múltiples, es difícil.

En cuanto a los instrumentos de protección del litoral, hay una creciente convergencia a nivel de legislación, más restrictiva tradicionalmente en Asturias, si bien queda por ver si sucederá lo mismo en su aplicación. Los fenómenos de urbanización descontrolada, como los detectados en los municipios lucenses, no se detectan con la misma intensidad en Asturias. El *Plan de Ordenación del Litoral Asturiano* (POLA) entró en vigor años antes, limitando los efectos del boom de la construcción. Supuso un ejemplo de gestión de costas para todo el territorio español, protegiendo al litoral del crecimiento urbano descontrolado, poniendo medidas para la conservación de los enclaves costeros de mayor valor ambiental, y facilitando a la vez su uso recreativo sin perjuicio del medio ambiente, a través de actuaciones de acondicionamiento como los parques playa.

4.2 AUSENCIA DE FÓRMULAS DE COOPERACIÓN EFECTIVAS: LAS MANCOMUNIDADES

Apenas hay fórmulas de gestión coordinada entre los distintos concejos. Y las que existen, apenas tiene relación práctica con la gestión territorial. Los organismos supramunicipales no funcionan. Existe una latente Mancomunidad de Municipios de *A Mariña* lucense, pero se encuentra en fase de reorganización, y su funcionamiento durante los últimos años ha sido nulo.

En el sector costero, se echan de menos mecanismos a nivel institucional que reflejen la normalización existente a nivel ciudadano, pero tampoco puede darse la responsabilidad completa a los poderes locales por esa falta de articulación. La administración general del Estado y las comunidades autónomas comparten parte de responsabilidad, al no poner medios suficientes para articular territorios como la Marina Asturlucense, realidades a nivel geográfico y social. Además, se detecta un arraigado individualismo que parece ir en contra de la puesta en marcha de este tipo de experiencias. La instalación de áreas de servicios mancomunados, de inspiración francesa, serían positivas para centralizar y abaratar servicios entre municipios con necesidades comunes.

A la falta de cauces administrativos efectivos se unen pequeñas divergencias entre municipios, como en lo referente a la adopción de modelos de desarrollo diferentes en

territorios de parecidas características. Pero la falta de fórmulas efectivas de coordinación es parte de una necesidad mayor, la de ofrecer para toda la Marina Asturlucense un destino compartido. Para paliar los desajustes en la gestión urbanística, ambiental, de los equipamientos y los servicios mediante mecanismos de integración, se necesita de un motor empresarial que impulse el proceso y de una dotación de infraestructuras adaptada a las necesidades del territorio.

Las fórmulas de gestión compartida, el futuro desarrollo económico, la prestación de servicios y la dotación de equipamientos e infraestructuras demandan la redacción de un Plan Estratégico que ofrezca una visión de futuro para el territorio y lo ayude a ser más equilibrado, sostenible, eficiente y competitivo.

4.3. SUELO Y VIVIENDA

Los instrumentos de planeamiento vigentes en Galicia son, por lo general, más simples que los asturianos. La mayor parte de los *concellos* gallegos utilizan la figura de las *Normas Subsidiarias de Planeamiento* (NSP) e, incluso, la delimitación de núcleos. Por el contrario, en el caso asturiano, la figura más habitual es la del *Plan General* (PGO). Las densidades y tipologías edificatorias resultan, con frecuencia, obsoletas, y lo mismo sucede con las previsiones de servicios y dotaciones, una de las razones que motivaron la suspensión del planeamiento de algunos municipios.

Además, algunas de las herramientas de gestión que plantean las NSP o los PGO quizá no estén suficientemente aplicadas en estos municipios. La utilización de herramientas como los *Planes Parciales* o *Unidades de Gestión* es relativamente escasa. Se tiende, más bien, a la construcción sobre parcelario. La rehabilitación de cascos históricos, que requiere de sutiles herramientas de gestión, es otra asignatura pendiente.

Las ordenanzas, con frecuencia anticuadas, son muy laxas en lo que a los acabados de los edificios se refiere, y la interpretación de la norma tiende, por lo general, a facilitar la construcción y ocupación de edificios, aún a costa de un cumplimiento estricto de la normativa. Esta pauta de urbanización supone un riesgo de transformación poco controlada del paisaje, no ya urbano, sino de todo el litoral.

4.4 DISPARIDAD LEGISLATIVA EN OTROS ÁMBITOS

El marco legal en el que desenvuelve la vida económica es distinto a ambos de la ría del Eo. Los convenios colectivos son distintos; la imposición y la políticas de promoción, también. El análisis de los convenios colectivos que sujetan el entramado laboral y empresarial de los sectores de la Marina pone de manifiesto que los salarios son más bajos en Lugo que en Asturias, hasta un 30% en algunos casos. Pese a la ventaja comparativa que para los trabajadores ofrecen los convenios asturianos, al ofrecer mayores retribuciones, los bajos salarios lucenses facilitan la contratación a los empresarios, y contribuyen a un dinamismo empresarial y también demográfico que no se da en casi ningún concejo asturiano.

Si una empresa asturiana baraja la instalación de una franquicia en la Marina Asturlucense, es muy probable que termine estableciéndose en Ribadeo, donde el convenio colectivo es favorable a las empresas, el suelo más barato, las regulaciones urbanísticas más laxas, y la cercanía respecto de Asturias garantiza la afluencia de clientes. Se trata de otro de los factores que explica la mayor pujanza en los últimos años de Ribadeo frente a la asturiana Vegadeo, enclave estratégico histórico en el fondo de ría.

Cuadro 2. Normativa local de planeamiento vigente.

Concejo	Figura	Fecha de aprobación
Alfoz	NSP	1991
Barreiros	NSP	1984Anulado
Burela	NSP	1978
Cervo	NSP	1978
Foz	NSP	1981
Lurenzá	NSP	1995
Ouroi	NSP	1984
Pontenova	DNR	1985
Ribadeo	PGO	2008
Valadouro	NSP	1993
Vicedo	PGO	2001
Vivero	NSP	1997
Xove	NSP	1993
Castropol	PGO	2004
Coaña	PGO	2003
El Franco	PGO	2007
Navia	PGO	1990
S. Martín de Oscos	PGO	1999
S. Eulalia de Oscos	NSP	1987
S. Tirso de Abres	PGO	1996
Tapia de Casariego	PGO	1997 (Ap. Inicial nvo. PGO 2011)
Valdés	PGO	2006
Vegadeo	PGO	2001

Fuentes: (https://sede.asturias.es/Asturias/descargas/PDF_TEMAS/Infraestructuras%20y%20Territorio/Territorio%20y%20Urbanismo/Planeamiento%20General/Planeamiento%20General_060711.pdf, 2011) (<http://cmati.xunta.es/portal/cidadan/pid/2275>, 2011)

4.5. CULTURA POLÍTICA DE LA CIUDADANÍA Y EL PODER LOCAL

Los objetivos de la ordenación divergen, con frecuencia, de los valores de la ciudadanía. El “desarrollo” y la “prosperidad” suelen ser objetivos que, en los planes de ordenación, tienden a ser excesivamente complejos en su formulación para la ciudadanía, que no los comprende y opta por otros más obvios, más cortoplacistas. La importancia del paisaje, por ejemplo, no siempre es comprendida por el ciudadano medio.

En ocasiones, la democracia se entiende no como participación, sino como el derecho a la acumulación de bienes o a disfrutar de equipamientos y servicios. Por eso en ocasiones se entiende que existe no solo el derecho a edificar lo que se desee, sino a disponer de todos los equipamientos en el mismo municipio. El principio de unidad, de cooperación intermunicipal en su gestión y uso, es ininteligible para buena parte de la ciudadanía en la Marina. Si a ello se añade la percepción igualitarista de la democracia, la tendencia a la sobreequipación municipal se refuerza.

Son valores que mueven a las autoridades locales hacia objetivos políticos que se alejan de lo que sería la lógica de la ordenación territorial. Hay un choque entre la lógica de ordenación y la lógica política local. O, por decirlo de otra manera, entre la lógica política y la política lógica. Contribuyen a ello los resultados electorales, con frecuencia ajustados, y que obligan a compromisos de gobernanza que se alejan de la política más deseable a largo plazo, y se echan de menos liderazgos claros, capaces de conducir procesos de ordenación acordes con criterios sostenibles.

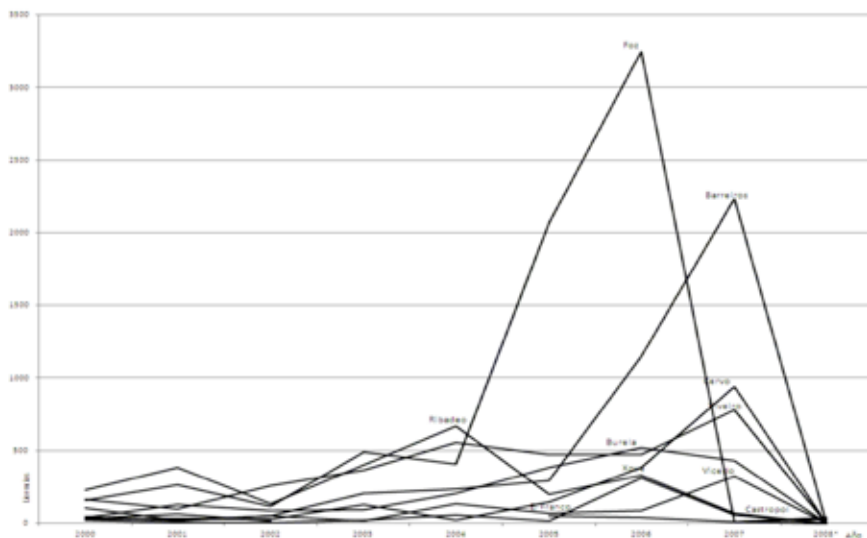


Figura 6. Viviendas visadas en los concejos de la Marina (2000 - 2008).

4.6 LAS CONSECUENCIAS DE DOS MODELOS

La estructura económica, social e institucional descrita tiene su traslación en la ocupación, intensidad y evolución del paisaje. Se dan notables diferencias entre las consecuencias de uno y otro modelo. De hecho, una pequeña diferencia en el modelo de gestión territorial se amplifica cuando se evalúan sus efectos sobre el paisaje.

Un elemento clave en la conformación del paisaje es la construcción de viviendas durante los primeros años del siglo XXI, los coincidentes con la explosión inmobiliaria. Partiendo de condiciones parecidas, con la rasa litoral salpicada de construcciones tradicionales y villas marineras, y dedicadas principalmente a la agricultura y la ganadería, el gran desarrollo de la construcción de vivienda experimentado por España durante los primeros años del siglo animó a los municipios de *A Mariña* lucense a apoyar su crecimiento en este sector, con el objetivo de ofrecer segunda residencia para turistas. Mientras la intensa urbanización colmaba la rasa en estos municipios, el resto construían a ritmo sostenido y respetando en la mayoría de casos las restrictivas legislaciones medioambientales y urbanísticas.

Si bien la comparación ofrece dificultades debido a la escasez de datos para la mayoría de municipios asturianos, los disponibles, y la observación del paisaje, dejan claro que la actividad constructiva fue mucho más intensa en Galicia que en Asturias; y que en el interior de ambas regiones, predominantemente rural y con problemas de retroceso y envejecimiento demográficos, la construcción de viviendas ha sido menos intensa que en la costa, con ritmos bajos, adecuados a las necesidades reales de los municipios.

A la alteración de un medio rural costero de elevado valor ambiental, se unen los problemas asociados a un crecimiento urbano descontrolado, alcanzado, cuando aún no se había culminado, por una crisis económica que ha frenado el proceso de invasión del paisaje. El resultado, esqueletos de edificios a medio construir combinándose con el

hábitat tradicional disperso de rasa, con edificios ya construidos sin trazado viario que les de acceso y solares donde probablemente no se va a construir. La rotura de la “burbuja inmobiliaria” frenó un proceso que, a la vista de los desorbitados datos de visado de viviendas, era de mucha ambición.

Económicamente, el crecimiento experimentado durante unos pocos años es un indicador engañoso, que no refleja la realidad territorial de un lugar que ha entregado parte de su paisaje a cambio de un modelo de monocultivo que no pudo desarrollarse, debido a la transformación está sufriendo el tejido económico español. Sorprende que algunos concejos perseveren en el modelo de construcción intensiva, buscando el amparo de la Mancomunidad para consolidarlo, a través de la promoción turística, consintiendo en cambiar los usos de las edificaciones sin vender, de residencial a hotelero.

La Marina occidental asturiana sigue una evolución muy diferente. No porque únicamente se tuviera en cuenta al medio ambiente a la hora de gestionar el territorio, o porque se haya convertido en una reserva natural, pero sí en el sentido de que los desarrollos urbanos son escasos, en función también de una economía y demografía poco dinámicas, que se pliegan en la mayoría de ocasiones a las legislaciones vigentes en urbanismo y medio ambiente. El impacto de las actuaciones es menor, y su coherencia con el entorno preexistente, superior. Se trata de un modelo de ocupación que responde a parámetros más integrados, más sostenibles, y que responde al desarrollo económico originado por tal modelo. Menos dinámico, más sólido, y que no genera demandas artificiales que aumentan el riesgo para territorio y sus habitantes.

5. CONCLUSIONES

El estudio en detalle de Unidades Homogéneas de Desarrollo complejas, articuladas internamente y diferentes entre sí, que unidas forman un conjunto enmarcado en otros entes territoriales de mayor tamaño y dinamismo, se ha probado válido para el análisis de la gobernanza, y es una de las aportaciones principales de la investigación.

Del análisis territorial se concluye que la Marina Asturlucense es una región funcional integrada y coherente, a pesar de la inexistencia de un marco legislativo e institucional compartido o integrado para su gobernanza. En ocasiones, más allá de la falta de un marco integrado, la filosofía que anima la acción institucional y su marco legislativo son antagónicos en función de quién gobierne qué territorio.

El artículo revaloriza el método de análisis geográfico para el buen gobierno del territorio. Lo descubre como unidad a distintas escalas. La Marina Asturlucense se manifestó históricamente como un territorio culturalmente integrado, en el que las afecciones administrativas de carácter provincial no trascendían más allá de lo administrativo, la fuerza la daba el mar, enfrentado abruptamente a una costa dura y que solo se relajaba en contados lugares aprovechados como refugio de mareantes, cuando el resguardo era el de un estuario. Ecllosionaba en sus márgenes un polo urbano que poco caso hacía a su pertenencia administrativa. El acceso a la unidad estuvo históricamente limitado, pero eso, que antes se notaba relativamente menos, comenzó a presentarse como una gran dificultad en momentos más recientes, cuando el avance en las comunicaciones integró con las grandes áreas urbanas los centros rurales y de pequeñas villas. La accesibilidad en el sentido de los paralelos relacionaba el distrito industrial del centro de Asturias, que antes se comportó como un sistema de ciudades industriales, especializado y poco integrado con su entorno próximo, y lo mismo hacia con el enclave ferrolano. Así que a las

dificultades de acceso por la topografía se sumaba el desinterés de los polos industriales y urbanos que limitaban el área.

La constitución de las comunidades autónomas, su empuje cultural original, la reestructuración de los antiguos distritos industriales en áreas metropolitanas, más acabado en el caso de Ciudad Astur, las nuevas pulsiones de la mano de capitales en busca de inversión, sistemas de regulación diferente, nuevos ejes de comunicación que desplazan a los antiguos, son fuerzas que operan en sentido contradictorio, a favor en unos casos de la fragmentación y en otros de la integración. Los primeros son fruto de decisiones aparentemente sistémicas. Los segundos, de otras más espontáneas, entendiendo por las primeras las tomadas por los actores en el marco sistémico del momento. Las segundas responden a capacidades del sistema a más largo plazo. Se trata de poner en evidencia la necesidad de poner en sintonía ambas mediante una acción de gobernanza.

Las legislaciones autonómicas de ordenación del territorio eran, hasta 2010, distintas. Mientras que en Asturias existe desde hace años un *Plan de Ordenación del Litoral*, en Galicia no se aprobó un primer avance hasta 2010. El reciente *Plan de Ordenación del Litoral Gallego* (POL) protege y ordena paisajes singulares, pero no establece, como el POLA, una línea general de protección paralela a la costa.

La ordenación municipal se mueve en función de planes y normas con muy distintos objetivos en unidades de características parecidas. Barreiros, permisivo en cuanto a la transformación del paisaje. Castropol, afectado por un plan urbano más restrictivo y elevados niveles de protección debido al POLA y la Red Natura. En un término medio, Ribadeo, flexible con la edificación en suelos urbanos ya consolidados, pero que estableció por su cuenta una afección de protección en la costa, yendo más allá de lo que la legislación vigente en su momento exigía. Contrasta la obsolescencia de varios planes gallegos, pertenecientes a las décadas de 1970 y 1980, con la relativa actualidad de los vigentes en los concejos asturianos.

Municipios como Barreiros y Foz han intentado maximizar el beneficio obtenido con el desarrollo urbanístico, mientras que el resto de concejos de la Marina han buscado fórmulas de desarrollo menos agresivas. En Asturias, la presencia de la *Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias* (CUOTA), supone un elemento de control que no aparece en el caso gallego, donde la ordenación de los municipios presenta mayor heterogeneidad.

Estamos en un territorio que basa su funcionamiento en mecanismos más de competencia que de cooperación. Por ejemplo, los concejos rivalizan por el suelo industrial. La mayoría de ellos poseen un polígono industrial, que en ocasiones son demasiado pequeños, como en Tapia, o grandes, como en Ribadeo, donde el polígono, gestado durante más de una década e inaugurado en plena crisis, está vacío. Lo mismo sucede con la oferta comercial y el suelo residencial.

El resultado es un territorio desequilibrado, donde la población tiende a concentrarse en concejos más permisivos con el planeamiento, que ven nacer urbanizaciones discontinuas, con una integración poco coherente de los usos del suelo y, en algunos casos, sin servicios básicos garantizados, como el agua, la luz o el saneamiento.

A todo ello hay que sumar la dicotomía costa-interior. La costa, con villas que mantienen población o crecen, con un número creciente de residentes a tiempo parcial, y empuje de la industria y los servicios, contrastan con un interior en receso poblacional. Los municipios del interior asturiano, como consecuencia de los planes de desarrollo Oscos-Eo de la década de 1990, pioneros en la dinamización a través del turismo de calidad y de la puesta en marcha de una industria alimentaria local, pierden menos población y tienen más actividad.

Más allá de la diversidad institucional y legislativa, hay otros elementos que sugieren desajuste. Es el caso de la asunción por los ayuntamientos de competencias que ni la *Ley de Bases de Régimen Local* ni la *Ley de Haciendas Locales* recogen, y que generan un exceso en competencias asumidas respecto de los recursos económicos disponibles, que puede empujar a los consistorios a aumentar sus recursos a través del urbanismo y la revalorización del suelo.

El rápido proceso de promoción urbanística de Foz y Barreiros ha generado un aumento de los residentes a tiempo parcial que, con frecuencia, tienen necesidades distintas a las de la población local. Las viviendas secundarias, a escala masiva, generan espacios que permanecen vacíos durante la mayor parte del año, pero que necesitan mantenimiento y generan costes económicos y paisajísticos.

El resultado, un mismo país que contiene paisajes distintos debido a una evolución reciente divergente. El paisaje de costa que conserva la morfología original del poblamiento; el de costa donde se está modificando paisaje tradicional (Barreiros y Foz); el paisaje astur de interior, menos dinámico, que mantiene sus señas de identidad; y el paisaje galaico de interior, por lo general calmo, ajeno a diversificaciones.

Dado que el artículo analiza las formas de gobernanza de un territorio concreto, y por el carácter aplicado de esta disciplina, no está de más proponer una serie de recomendaciones derivadas de la reflexión acerca de los problemas y necesidades que afloran en el territorio de la Marina.

Es fundamental dar coherencia administrativa a un territorio dividido por prácticas y legislaciones divergentes, para lo cual se propone:

- Puesta en marcha de un Consejo Rector de la Ría del Eo.
- Establecimiento de un plan de uso y gestión para la ría consensuado entre las dos CC.AA.
- Avance hacia un planeamiento comarcal que persiga el consenso de criterios comunes sobre densidades, alturas y tipologías urbanas y edificatorias, para matizar las diferencias actuales en la construcción del paisaje; y el establecimiento de áreas para equipamientos y dotaciones supracomarciales, persiguiendo la mezcla de usos y de gestión común.
- Políticas adaptadas a municipios de interior y costeros.
- Mayor homogeneidad en la protección y aprovechamiento de la costa.

Dentro de un nuevo marco, más coherente y con instrumentos de coordinación a nivel de toda la Marina, habrían de fijarse las bases para solucionar cuestiones pendientes:

- Puesta en marcha de servicios de transporte comarcales.
- Revisión y actualización de los instrumentos de planeamiento, de forma que respondan a la realidad del presente.
- Uso de figuras de planeamiento como planes parciales, planes especiales y unidades de gestión, dejando de lado las parcelaciones.
- Reactivación de las mancomunidades, poniendo al frente a un gestor contratado no vinculado a ninguno de los concejos partícipes, evitando la mediatización municipal de la gestión. Estos mecanismos de cooperación son especialmente necesarios en tiempos de crisis fiscal como los actuales.

Hay sectores de la Marina Asturlucense que han conocido experiencias de cooperación beneficiosas para su desarrollo, para su población y su paisaje, que pueden volver a esgrimirse aprovechando las capacidades de los territorios y los individuos que las habitan. Es el caso del Plan Oscos-Eo, cuyos beneficios aún se perciben ahora, y que, actualizado y con vocación suprarregional, podría recuperarse para los concejos interiores de la Marina. En el litoral, Ribadeo se destaca como un caso de buena gobernanza municipal, combinando el dinamismo del sector costero lucense con la sostenibilidad del asturiano.

Es necesario detectar y dar visibilidad a un liderazgo que sea capaz de convencer a la ciudadanía y a los participantes del territorio acerca de la necesidad de determinadas políticas y de hacerlas avanzar. El establecimiento de mecanismos de participación ciudadana en las instituciones, que favorezcan el flujo de información, contribuirá a normalizar a nivel administrativo una realidad territorial patente a través de la metodología empleada para su análisis.

BIBLIOGRAFÍA

- DELFOUR, C. y RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. (2009): *Del espacio geográfico al territorio en La organización territorial del Desarrollo Local en España (y algunos ejemplos iberoamericanos)* (pp. 17-40). Asociación de Geógrafos Españoles.
- Principado de Asturias (2007): *PTE de Ordenación del Litoral de Asturias*. Gobierno del Principado de Asturias.
- ROMERO, J y FARINÓS, J (eds.) (2006): *Gobernanza territorial en España. Claroscuros de un proceso a partir del estudio de casos*. Publicacions de la Universitat de València.
- RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. (2006): *El poder local. Ciudad y poder local*. Academia Europea de Ciencias y Artes.
- SANZ LARRUAGA, F.J. (Dir.) (2009): *Estudios sobre la ordenación, planificación y gestión del litoral: hacia un modelo integrado y sostenible*. Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- VV.AA. (2006): *A Mariña Occidental*, Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural, Xunta de Galicia.
- VV.AA. (2007): *A Mariña Central*, Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural, Xunta de Galicia.
- VV.AA. (2008): *A Mariña Oriental*, Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural, Xunta de Galicia.
- VV.AA. (2008): *Directrices de Ordenación do territorio de Galicia*, Consellería de Política Territorial, Xunta de Galicia.

Webgrafía:

- Joaquín Farinós Dasí. 2008. *Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y agenda*, desde <http://age.ieg.csic.es/boletin/46/02-GOBERNANZA.pdf>
- Oficina del censo de los Estados Unidos. 2009. *Metropolitan and micropolitan statistical area*, desde www.census.gov/population/www/metroareas/metroarea.html
- Xunta de Galicia. 2009. *Planeamiento urbanístico*, desde <http://cmati.xunta.es/portal/cidadan/pid/2275>
- Instituto Gallego de estadística. 2009. *Datos básicos de Galicia*, desde www.ige.eu
- Sociedad Asturiana de Estudios Industriales. 2009. *Anuario estadístico de Asturias*, desde www.sadei.es

- Gobierno del Principado de Asturias. 2009. *Plan Territorial Especial del Litoral Asturiano (POLA)*, desde tematico.asturias.es/pola/Plano.pdf
- Diario oficial de la Unión Europea. 2009. *Libro Blanco del Comité de las Regiones sobre la Gobernanza Multinivel*, desde <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:211:0001:0027:ES:PDF>
- Morata, Francesc. 2002. *Gobernanza multinivel en la Unión Europea*, desde <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/CLAD/clad0044413.pdf>
- Xunta de Galicia . 2009. *Plan de Ordenación do Litoral*, desde www.xunta.es/litoral/