

Ciudad Astur, una singularidad metropolitana

Fermín RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ (1) & Manuel CARRERO DE ROA (2)

(1) Catedrático de Geografía Universidad de Oviedo & (2) Investigador-colaborador del Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial (CeCodet) de la Universidad de Oviedo.

RESUMEN: El objeto de este artículo es ofrecer una descripción de los rasgos diferenciadores de Ciudad Astur en el contexto de las áreas metropolitanas españolas. Ciudad Astur es el sintagma con el que designamos al sistema urbano de características metropolitanas que ha surgido en las últimos dos décadas fruto de la transformación del centenario distrito industrial instalado en el centro del país. Este retrato es el resultado de un enfoque dinámico, pues parte de las características del sistema territorial precedente para, a través de los fenómenos urbanos recientes, entender las claves de su configuración actual.

DESCRIPTORES: Áreas metropolitanas. Dispersión urbana. Policentrismo.

1. Introducción

1.1. Definición de Ciudad Astur

Denominamos Ciudad Astur al sistema de poblamiento de tamaño demográfico cercano al millón de habitantes y que se asienta en el centro de Asturias, en un radio de unos 30 km alrededor de Oviedo.

Es un sistema porque está compuesto de elementos (las ciudades, las villas, los núcleos tradicionales y los nuevos asentamientos) y de relaciones entre ellos (por motivos de trabajo, de estudios, de compras, de ocio, de atenciones, de servicios) forjadas en una atmósfera industrial centenaria. Y porque se

expresa sobre el espacio, cargándose de determinación física y de gentes que lo viven colectivamente, lo llamamos sistema territorial que, como los biológicos, evoluciona en etapas sucesivas pero, a diferencia de ellos, no muere, se transforma, a través de momentos donde la historia se acelera, se condensa y cambia de tendencia llevando a nuevos avatares. Tampoco estos sistemas pueden ser tratados con las reglas de la ingeniería cibernética, pues no tienen estados-meta o, al menos, es sumamente difícil precisarlos a gusto de todos sus participantes. Entre unas cosas y otras, estos sujetos territoriales se mueven en la incertidumbre de lo que son, lo que pueden ser, lo que desean ser y lo que son capaces de ser en un momento dado, gobernado por el azar.

Recibido: 10.12.2012; Revisado: 18.02.2013
correo electrónico: farragut@uniovi.es;
manuelcarreroderoa@fundamentosdeurbanismo.com

Para hacer una síntesis de todo esto con finalidad territorial, hemos propuesto para el sujeto descrito en el primer párrafo un nombre, Ciudad Astur. Y ha gustado. Al menos no deja indiferentes a los participantes, que deben sentirlo como propio, identificarse como pertenecientes a él y darlo como referencia para que los localicen los demás y se localicen ellos mismos en la profundidad de su historia.¹

Como según otros autores este artefacto pudiera ser clasificado en categorías tales como aglomeración, conurbación, región urbana, área metropolitana y hasta en ciudad-región... A Ciudad Astur, como espacio proyecto, nosotros preferimos encuadrarla dentro del tipo «área metropolitana», por considerarlo el sintagma que pragmáticamente tiene un consenso más amplio para definir la nueva forma de la ciudad y que, a su vez, ofrece un posibilidad más cierta de gestión; por eso también utilizaremos el acrónimo AMA, Área Metropolitana de Asturias, para referirnos a la misma entidad de poblamiento.

Si el espacio geográfico fuera más allá del geofísico. Si contuviera, que la contiene, una apreciación de los valores registrados antes y un proyecto de vida después; una ambición compartida para seguir siendo en el futuro. Si fuera territorio; esto es, espacio de valores más que artefacto localizado en el geoide, una *civitas* sobreimpuesta a una forma temporal de *urbs*; entonces necesitaríamos superar los términos técnicos para ajustarlos de manera realista a la posibilidad, a la opción, de desarrollo más pertinente, la que amplía las capacidades contenidas en el individuo territorial forjado por su historia vital en ciclos de experiencia sucesivos, para sacar todo su valor. Esto no se hace de forma espontánea. Alinearlo todo para que salga es la pretensión del proyecto, cuya tendencia natural, sin embargo, es la desnaturalización. Sabido esto, conviene olvidarlo, y trabajar por una opción con posibilidades, asentada en la línea tendencial de obtener el mayor valor que se desea y establecer una política, como conjunto de pautas, y una estrategia, como conjunto de operaciones vehiculadas por proyectos, para lograrla.

Al descriptor de todo este complejo de acción nosotros lo llamamos Ciudad Astur, un proyecto para un espacio metropolitano multipolar, que ocupa una situación central en el sis-

tema urbano asturiano, abarca una superficie aproximada de 1.500 km² y aglutina, en un círculo imaginario con centro en Oviedo y 30 km. de radio, al 85% de la población y al 87% del valor añadido bruto generado en Asturias.

Como el resto de las aglomeraciones urbanas de su categoría, Ciudad Astur está sometida a procesos intensos de dispersión de las actividades urbanas que, sobre la base de una densa red de infraestructuras de transporte, se han venido expandiendo a un territorio cada vez mayor. Esta característica determina la dificultad de establecer una delimitación que permita afinar sus contornos, máxime teniendo en cuenta que este ámbito no tiene traducción desde el punto de vista administrativo en entidad local alguna, ni está reconocido como área metropolitana en ningún instrumento de planeamiento territorial de los vigentes en la región. La complejidad de las relaciones que se establecen entre los habitantes de esa nebulosa urbana y la diversidad de estilos de vida metropolitanos se compadecen mal con la noción de *límite*, resultando más oportunos a esos efectos los conceptos de *gradiente*, entendido como variación gradual de la intensidad de los fenómenos urbanos sobre los territorios y *umbral*, o intensidad mínima, por debajo de la cual convenimos que los fenómenos territoriales dejan de ser pertinentes en función del objeto y escala del análisis.

En estos términos, sobre la base de criterios de densidad de población y de la edificación, movilidad obligada y distribución de la fuerza de trabajo por sectores, es posible argumentar sobre parámetros explícitos una demarcación del AMA que respondería a un hexágono, cuyos vértices estarían ocupados, desde el cabo de Peñas y en sentido levógiro, por las villas de Muros de Nalón, Grado, Pola de Lena, Pola de Laviana, Nava y Villaviciosa. La potencia de su relieve, dominado por el modelado fluvial, determina una estructura dendrítica cuyas prolongaciones coinciden con los fondos de valle que alojan las infraestructuras de transporte y definen así los ejes de crecimiento¹.

Los saldos de los desplazamientos domicilio-trabajo en 2001 evidencian una serie de rasgos que han constituido tendencia en la década siguiente. Así, Oviedo se confirma como principal punto de atracción de Ciudad

¹ Para la propuesta de delimitación de Ciudad Astur utilizada en el presente trabajo, referida a la parroquia como unidad espacial básica, ver CARRERO (2011:70).



Fig. 1/ Delimitación de Ciudad Astur

Fuente: INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL. *Mapa Provincial* 1:200.000. CARRERO (2011), elaboración propia.

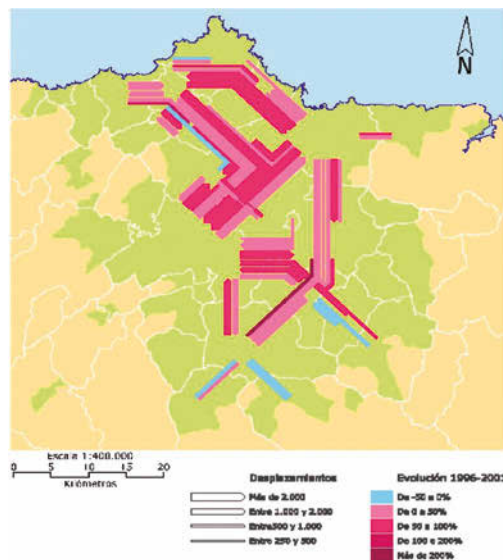


Fig. 2/ Movimientos domicilio-trabajo entre municipios de Ciudad Astur

Fuente:

Astur. Fenómeno que aún se acusa más si a la capital le añadimos Llanera y Siero. Los municipios cuyo empleo se basaba en la industria tradicional y ejercían como cabeceiras de comarca ven descender su atractivo; por el contrario, sus vecinos son beneficiarios de la reestructuración territorial y de la transición a una economía de servicios, pues ven descender sus saldos negativos e, incluso, los transforman en positivos. En 2001 todos los municipios del AMA, exceptuando Oviedo y Gijón, tenían más de un 40% de sus ocupados trabajando en otros municipios también metropolitanos. La flexibilidad en la localización del empleo parece superior a la residencial. El resultado de esta pauta es un incremento de la movilidad de los viajes diarios por razones de trabajo.

La movilidad domicilio-trabajo en el Área Metropolitana de Asturias tiende a seguir una pauta cada vez más integrada: se incrementan los viajes con destino en el centro del Área, así como los transversales, y se detecta el abandono de un modelo territorial apoyado en tramas sub-comarcales, sustituido por otro patrón metropolitano, parecido al de otras áreas urbanas españolas, aunque ambos modelos se superponen.

² La primera referencia al sintagma se da en la ponencia «Ciudad Astur: un espacio proyecto en el Arco Atlántico europeo» presentada por Rodríguez Gutierrez en el Congre-

1.2. Evidencia de su condición metropolitana

La invisibilidad de Ciudad Astur en el conjunto de las grandes áreas urbanas españolas, que aún pervive tanto en determinados ámbitos administrativos como académicos, requiere repasar la evidencia científica disponible sobre su carácter metropolitano.

Una referencia sobre los estudios sobre el sistema urbano asturiano puede encontrarse en RODRÍGUEZ, & *al.* (2009:31). En 1999 el grupo de investigación *CeCodet* identifica y describe el poblamiento del área central de Asturias no como un conjunto de distritos urbanos, sino como una auténtica área metropolitana funcional, y le asigna el nombre de Ciudad Astur². A partir de entonces se suceden diversos proyectos de investigación, entre los que cabe destacar por su relevancia el *Esquema de Desarrollo Policéntrico del Arco Atlántico*, financiado por la iniciativa comunitaria Interreg IIIB (AZEVEDO, 2005) y el *Argumentario a favor de la inclusión del Área Metropolitana de Asturias, Ciudad Astur, en la red MEGA propuesta por ESPON* (RODRÍGUEZ, 2006), todos ellos orientados a describir el lugar de la metrópolis asturiana en la

so organizado por la Fundación Asturias y la Universidad de Oviedo a través de CeCodet en Gijón el 4 y 5 de febrero de 1999 bajo el título *Ciudad Astur: un espacio-proyecto*.

red de ciudades europeas. Más allá de los límites regionales existe también profusa literatura científica que avala esta tesis³.

Como se ha dicho, el propio Principado de Asturias no reconoce su propia área metropolitana, puesto que dicho carácter está expresamente descartado por el instrumento de planeamiento territorial vigente de mayor rango, las *Directrices Regionales de Ordenación del Territorio de Asturias* (1991). No así la Administración General del Estado, que la incluye en el *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007* dentro de la categoría Área Metropolitana Regional. El *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España*, elaborado por el Ministerio de Vivienda en 2005, atribuye a la denominada «Área Central de Asturias» el séptimo puesto en la clasificación de las grandes áreas urbanas, con 18 municipios y una población de 814.261 habitantes. Esta misma consideración se trasladó al vigente *Plan Director de Infraestructuras 2005-2020*. Y a la escala continental, el *Observatorio Territorial Europeo*, basándose en las relaciones funcionales y, especialmente, en los desplazamientos residencia-trabajo, considera a *Ciudad Astur* como «Área Urbana Funcional Regional», y la sitúa en la séptima posición española por detrás de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao y Málaga (ESPON, 2003:120).

1.3. Posición en el sistema urbano europeo y español

En la jerarquía urbana propuesta por el *Observatorio Territorial Europeo*, el Área Metropolitana de Asturias tiene la condición de «Área Metropolitana Europea de Crecimiento» (*Metropolitan European Growth Area*) (ESPON, 2006:29), en función de su comportamiento económico, se clasifica de «Débil irradiación externa» (RODRÍGUEZ, 2005). En la Estrategia Territorial Europea el reto consiste en contrarrestar el peso del pentágono urbano promoviendo una red policéntrica de áreas urbanas más equilibrada; no obstante, las perspectivas de integración en esa red para los territorios periféricos como Asturias no son halagüeñas en ninguno de los escenarios planteados a medio plazo (ESPON, 2007:32). En el contexto del Arco Atlántico,

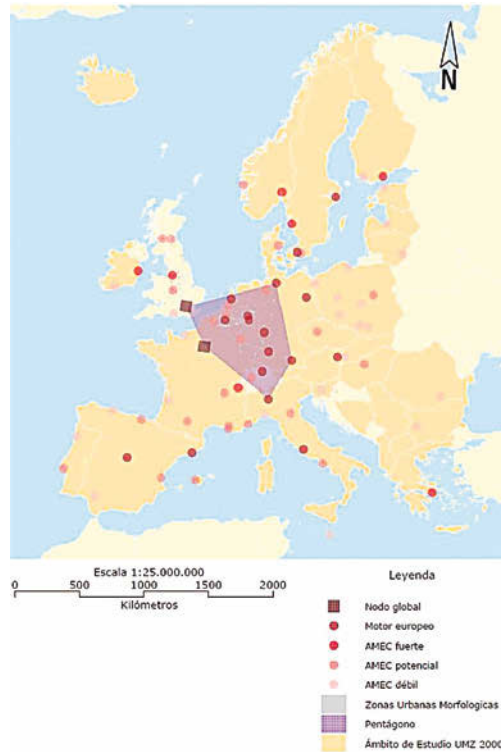


FIG. 3/ Las Áreas Metropolitanas de Crecimiento Europeas (AMCE)

Fuente: ESPON (2006, 2011), RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ (2005), elaboración propia.

Ciudad Astur se encuadra dentro del sistema urbano del sector noroeste de la península ibérica como «área metropolitana en equilibrio», en el mismo nivel jerárquico de Bilbao, Oporto, Lisboa y Sevilla (AZEVEDO, 2005).

Ciudad Astur está incluida en el primer nivel jerárquico del sistema urbano español, compuesto por 14 grandes aglomeraciones que superan el medio millón de habitantes. El *Atlas de las Áreas Urbanas de España* acepta en el caso de Asturias la delimitación incluida en las *Directrices Regionales de Ordenación del Territorio* de 1991; esto es, 18 concejos con una extensión de 1.464 km² y una población de 835.231 habitantes en 2009, lo que la sitúa en una posición intermedia en la jerarquía metropolitana española y en el primer lugar entre las aglomeraciones multipolares, como Alicante-Elche, Bahía de Cádiz o Vigo-Pontevedra.

³ Sin ánimo de exhaustividad: SERRANO MARTÍNEZ (1999:46) describe la aglomeración urbana formada por el triángulo Oviedo-Gijón-Avilés junto a otros ocho municipios de sus alrededores como una de las principales de España; SERRANO RODRÍGUEZ (2003:44), considera la región funcional

urbana de Asturias, integrada por las tres ciudades mayores y sus espacios intermedios, el ejemplo más representativo de región policéntrica, con una elevada densidad urbana y rural.

2. El modelo territorial de partida

2.1. La influencia decisiva del relieve

Diversidad y complejidad son atributos distintivos del relieve de Ciudad Astur, pues concentra una gran variedad de unidades geomorfológicas, a saber, de:

Norte a Sur: las rasas litorales enmarcadas por las rías del Nalón y de Villaviciosa, las sierras litorales que separan la costa del surco prelitoral, extendido en dirección Este-Oeste desde Nava hasta Llanera, y al sur la cuenca carbonífera central, estructurada en valles profundos, resultado de la erosión fluvial. En estos términos, el papel de la orografía en la conformación del modelo territorial actual resulta determinante, puesto que el poblamiento se organiza en función de la topografía y la accesibilidad que proporcionan los fondos de valle. Estos corredores concentran la actividad, configurando desarrollos lineales separados por cordales que llegan a alcanzar cotas superiores a los mil metros, de ahí la estructura urbana ramificada y articulada en polos urbanos característica del Área Metropolitana Asturiana, que se singulariza frente a otras no solo por su carácter policéntrico equilibrado sino también por el de ciudad digital; esto es, extendida digitalmente fruto de la determinación montañosa del relieve. Una y otra condición impiden que en ella se manifieste la habitual zonificación en coronas de las áreas metropolitanas.

La distribución de las superficies en función de las pendientes del terreno revela la compleja

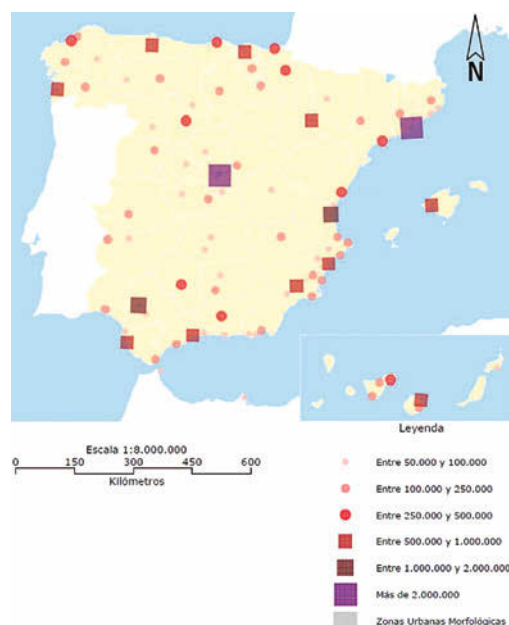


FIG. 4/ Las grandes áreas metropolitanas españolas

Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO. *Atlas de las Áreas Urbanas de España 2009*, ESPON (2011), elaboración propia.

orografía: sólo el 15% del total resulta topográficamente apto para el desarrollo urbano (pendiente hasta el 5%), y de esa superficie casi el 20% (4.676 ha) está afectado por la dinámica fluvial; es decir, se trata de cauces o zonas inundables. Además, es de destacar la gran concentración de estas superficies, puesto que 3.100 ha, alrededor del 13%, están incluidas en un polígono imaginario cuyos vértices, en

FIG. 5/ Ciudad Astur en el sistema urbano español

	Nombre	Población 2009	Nº de municipios	Superficie (Km ²)	Densidad 2009 (hab/Km ²)
1	Madrid	5.966.067	52	2.889	2.065,10
2	Barcelona	4.993.706	185	3.270	1.527,13
3	Valencia	1.555.459	45	630	2.468,98
4	Sevilla	1.275.032	24	1.529	833,90
5	Málaga	932.969	8	817	1.141,94
6	Bilbao	910.298	35	504	1.806,15
7	Asturias	835.231	18	1.464	570,51
8	Zaragoza	741.132	15	2.297	322,65
9	Alicante - Elche	694.204	6	684	10.149,18
10	Bahía de Cádiz	635.836	6	1.791	355,02
11	Murcia	633.683	10	1.231	514,77
12	Vigo - Pontevedra	584.606	14	743	786,82
13	Palma de Mallorca	540.959	8	913	592,51
14	Las Palmas de Gran Canaria	537.275	4	260	2.066,44
	TOTAL	20.836.457	430	19.022	

Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO (2011), elaboración propia.

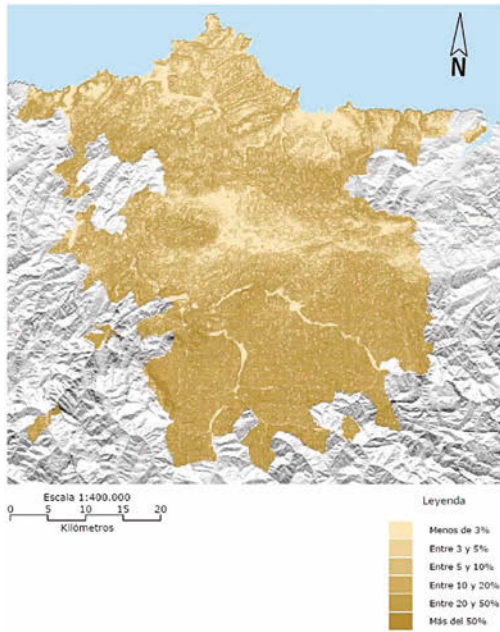


FIG. 6/ Modelo de pendientes del Área Metropolitana de Asturias

Fuente: INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL. *Modelo Digital del Terreno 200*, elaboración propia.

sentido dextrógiro, son Lugones, Posada, Lugo de Llanera, Soto de Llanera, La Fresneda, Noreña, Pola de Siero, El Berrón y Oviedo.

FIG. 7/ Distribución de la superficie del Área Metropolitana de Asturias según la pendiente

Intervalo	Superficie (ha)	%
Menos de 3%	15.318	8,20%
Entre 3 y 5%	13.078	7,00%
Entre 5 y 10%	30.042	16,07%
Entre 10 y 20%	47.640	25,49%
Entre 20 y 50%	72.612	38,85%
Más de 50%	8.202	4,39%
TOTAL	186.892	100,00%

Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO y elaboración propia.

2.2. El poblamiento rural tradicional

Sobre tal sustrato físico se despliega un poblamiento de base agraria cuyos rasgos responden al disperso del norte atlántico peninsular, caracterizado por un esparcimiento de los asentamientos sobre el territorio (FARIÑA & POZUETA, 1998:93). La diversidad orográfica

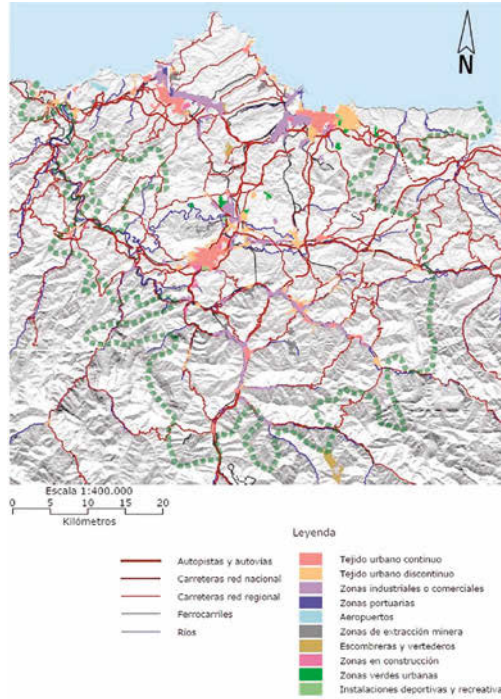


FIG. 8/ La estructura territorial de Ciudad Astur

Fuente: INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL, *Modelo Digital del Terreno 200*, elaboración propia.

determina la presencia de una gran variedad de patrones de asentamiento, desde las estructuras polinucleares y laxas, típicas de las rasas litorales, a las organizaciones nucleares y compactas de las áreas montañosas. Todas estas diversas expresiones de la aldea tradicional comparten la casería como unidad productiva privada, que se traduce en el hábitat construido mediante la quintana, o conjunto de dependencias más o menos aislado en barrios, los cuales se integran en aldeas y éstas, a su vez, se agrupan en parroquias, las unidades básicas del poblamiento y de la ordenación del territorio del país, muy adaptadas a la orografía, a las condiciones bioclimáticas del ambiente montano y a la funcionalidad del sistema agrario tradicional, por lo que actúan como teselas de un mosaico superior, al que se federan para formar concejos de parroquias. La notable autonomía de éstas hace difícil que puedan ser observadas como una red; que en cambio, sí constituyen a través de los nodos o núcleos de rango jerárquico superior, las villas, con las que históricamente se vinculan. Las villas se configuraron a lo largo de la historia como centros de actividad económica y prestación de servicios a su arrugado país inmediato, ellas centraron y

constituyeron una burbuja territorial que engloba a varias parroquias, y éstas, junto con la villa, constituyen el concejo entero. (RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, 1988). Tal organización del espacio rural, cuyas primeras transformaciones empiezan a operarse a finales del siglo XIX y alcanzan su máxima aceleración a mediados del siglo pasado, se encuentra en la base de la singularidad de la dispersión metropolitana asturiana.

2.3. El Distrito Industrial asturiano

El Distrito Industrial Asturiano (RODRÍGUEZ & *al.*, 2009:23) se define como un sistema territorial cuya organización tiene como factores dominantes la actividad minera y siderúrgica, emplazada en un primer momento a pie de yacimiento y posteriormente en torno a los principales complejos portuarios, y que se desarrolla en el sector central de la región desde mediados del siglo XIX hasta la década de 1970 del siglo pasado. La extracción, clasificación y lavado de la hulla, su transporte por ferrocarril hasta las fábricas siderúrgicas o a los puertos para su comercialización, los espacios residenciales para alojamiento de la mano de obra, así como las instalaciones y servicios complementarios, constituyen un artefacto territorial al servicio de la producción industrial que se superpone al espacio agrario tradicional sin eliminarlo completamente, y se traduce en una ocupación intensiva de las áreas más aptas para la urbanización.

El desarrollo industrial y la concentración de la población transforman una red urbana de rasgos medievales en un sistema de ciudades de corte moderno. Los principales escenarios de estas transformaciones y nuevos polos del sistema son Mieres y Langreo en la Cuenca Minera, y Arnao-San Juan de Nieva y Gijón en el litoral, sin contar otros establecimientos menores, como la Fábrica Nacional de Armas de Trubia o la Sociedad Industrial Asturiana en Santa Bárbara de Lugones. En este conjunto, Oviedo actúa como capital provincial y bisagra de enlace con el nodo directivo del sistema nacional.

Las características distintivas del Distrito Industrial Asturiano respecto de su heredera el Área Metropolitana, son la especialización, en un sistema más amplio como el español, y el aislamiento de las ciudades que lo componen. El artefacto productivo minero-siderúrgico y sus adjuntos no requiere complementariedad, ensamblaje o vertebración; las infraestructuras

de transporte de mineral y productos elaborados constituyen la única conexión necesaria para la eficiencia del sistema, en una época dominada por la actividad laboral y con poco tiempo para el ocio. En los espacios urbanos, los usos industriales y residenciales se organizan promiscuamente y de manera autónoma y autosuficiente, y concentran la mayor parte de la actividad económica y el empleo. A mediados del siglo XX, el Distrito Industrial es un sistema territorial autista en un país autárquico (RODRÍGUEZ & *al.*, 2009: 214) y, precisamente serán esos rasgos los que determinen su agotamiento en la década de 1980.

2.4. Las herramientas de planeamiento territorial

El espacio metropolitano asturiano ha sido objeto desde mediados del siglo pasado de diversas iniciativas de ordenación territorial. El primer instrumento con visión integradora, el *Plan General de Ordenación de la Comarca Central de Asturias*, se remonta a finales de la década de 1950 y responde a la necesidad de racionalizar y coordinar las diversas actuaciones del Estado vinculadas al crecimiento de la actividad industrial del desarrollismo franquista. Su ámbito territorial se extiende desde el litoral cantábrico hasta la cordillera, abarcando 17 concejos con una superficie total de 2.121,92 km² y una población de 604.000 habitantes en 1958 (el 60,7% del total de la provincia de Oviedo). La zonificación propuesta por este Plan muestra notables coincidencias con la configuración posterior de las grandes áreas residenciales e industriales (CARRERO, 2011:23).

La segunda iniciativa ordenadora con perspectiva integral corresponde a las *Directrices Regionales de Ordenación del Territorio*, el instrumento-marco de rango superior en el sistema de planeamiento territorial asturiano, aprobadas en 1991 y que contiene una directriz específica para la denominada «Área Central de Asturias». Este ámbito se conceptúa como un espacio interior a la Subregión Central, formado por 18 concejos, denso y no uniformemente poblado, con una potente infraestructura de transporte, articulada en relación con sus principales núcleos urbanos (Gijón, Oviedo, Avilés, Mieres y Langreo); los cuales, manteniendo sus características diferenciales según sus respectivas especializaciones (predominantemente terciarias y, en menor medida, industriales) tienden cada vez más a funcionar como un área metropolitana multinucleada, con fuer-

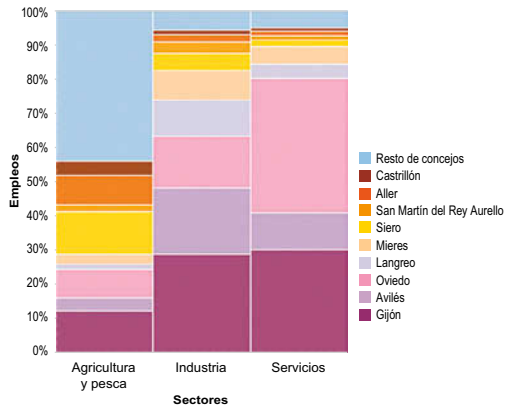


FIG. 9/ Distribución del empleo por sectores y concejos en el Distrito Industrial de Asturias (1976)

Fuente: SADEI 1976, elaboración propia.

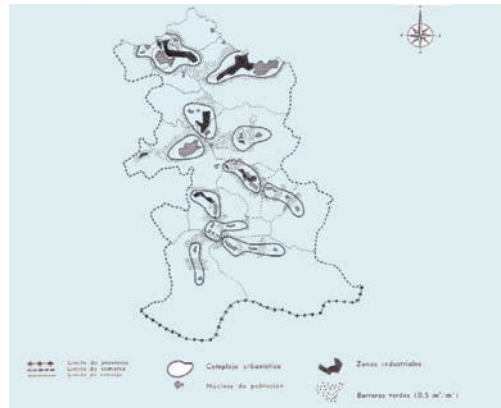


FIG. 10/ Plan General de Ordenación de la Comarca Central de Asturias. Esquema de zonificación

Fuente: MINISTERIO DE LA VIVIENDA, 1964

tes interrelaciones que, en gran parte de los casos, llegan a la interdependencia. Abarca una superficie de 1.461 km², lo que significa el 13,8% de la superficie total de Asturias; sin embargo, en ella se concentraba en aquella fecha el 74,2% de la población y el 79,8% del PIB regional. En su objetivo general de equilibrio territorial entre la periferia (las entonces denominadas «alas de la región») y la Subregión Central, las DROT asignan al Área Central el papel de motor que pueda arrastrar y generar un mayor desarrollo de las periferias regionales (CARRERO, 2007: 211).

La metáfora de Asturias como «*páxara pinta*», de corazón ardiente, carácter explosivo y amplias alas, fue ampliamente aceptada y difundida. Partía de un fondo de verdad, la densidad urbana e industrial de su «*core*», pero es el peso de éste el que hace de toda ella un ave corredora y no volátil, pues a pesar de su tamaño las alas no logran impulsar su pesado vuelo.

Quizás porque realmente esta imagen, incluso en el momento en que se creó, no tenía las alas como tales sino como élitros, anticipando implícitamente para ellos un futuro de endurecimiento y queratinización, que pronto los incapacitaría para impulsar el vuelo de ninguna ave. Por ello, en esta metáfora alada, el país más que por una pizpireta avecilla se hubiera debido representar por un avestruz pesada y corredora a ras de suelo.

Sin embargo, observando la amplitud y diversidad de un país atlántico y montañoso, formado por multitud de burbujas territoriales llenas de diversidad, historia y peculiaridades

derivadas de su situación, y echando la vista hacia adelante, más conveniente nos parece para él la imagen de una libélula curiosa, dotada de muchas alitas que sostienen un cuerpo central integrado en varios módulos con distintas funciones.

La libélula no es tan reduccionista, es curiosa y compleja, su imagen evoca menos simplicidad, no despacha con dos sectores prácticamente indiferenciados lo no industrial al modo humeante central, a la vez que percibe éste como un todo indiferenciado, una pesada y desparramada masa de arrabio. Corren otros tiempos y el país necesita un proyecto de diversidad que contenga la realidad y la proyecte a un futuro de complementariedades y ocupación dinámica, manteniendo funcionales las delicadas y pequeñas alitas.

En cualquier caso, esa metáfora informó la directriz referida anteriormente, que incluye una serie de objetivos y recomendaciones que, sin llegar a tener carácter plenamente ejecutivo y vinculante, explican determinadas particularidades del desarrollo metropolitano en las décadas siguientes. Es de destacar, sin embargo, que la carencia de instrumentos de ordenación territorial posteriores determina que, al menos sobre el papel, el sistema regional de planeamiento niegue la propia existencia del área metropolitana: «Habida cuenta de que ni por su volumen de población, ni por la estructura espacial no concéntrica de los usos del suelo, ni por el volumen de los flujos de transporte derivado de dicha estructura, el Área Central no constituye un estructura metropolitana» (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y URBANISMO, 1992:67).

3. El proceso: de las ciudades especializadas a la red urbana metropolitana

3.1. Crisis del modelo productivo y terciarización de la economía

A finales de la década de 1970 del siglo pasado, los sectores-soporte del Distrito Industrial Asturiano presentan síntomas evidentes de agotamiento y obsolescencia. Una vez liquidado en 1959 el periodo autárquico, los elevados costes de producción del carbón imposibilitan la adaptación de la minería a las nuevas condiciones del mercado energético. La industria siderúrgica, polarizada en torno a los complejos portuarios de Avilés (ENSIDESA, 1957) y Gijón (UNINSA, 1971) presenta, asimismo, graves problemas de incapacidad estructural y tecnológica. Todo ello, en un modelo de desarrollo centralizado y liderado por el sector público a través del Instituto Nacional de Industria.

A principios de la década de 1980, y en plena transición democrática, la reconversión se presenta como una tarea ineludible, con la vista puesta en la próxima integración de España en la Comunidad Económica Europea. Entre 1978 y 1998, la minería reduce su participación en el PIB asturiano del 11,3 al 4,1%, y pierde casi 23.000 empleos; por su parte, la siderurgia y metalurgia pesada, aun manteniendo su producción en significativo porcentaje sobre la riqueza de la región, sufren un ajuste de su plantilla próximo al 30%; recortes similares experimentan otros sectores industriales básicos, como la construcción naval (RODRÍGUEZ & MENÉNDEZ, 2005:171).

Los pilares económicos del viejo Distrito Industrial languidecen, pero no llegan a colapsarse; los esfuerzos se concentran en paliar las consecuencias sociales de la reconversión y en la creación de un tejido económico alternativo, mediante la provisión de suelo industrial y los incentivos a la instalación de nuevas empresas. En este largo periodo de *desconcierto*, que se extiende desde 1975 hasta el fin del siglo (RODRÍGUEZ & *al.*, 2009:27): las cinco áreas urbanas principales y con ellas el resto de la región se enfrentan a un cambio radical impuesto por las nuevas reglas de juego de la economía global. Al final de esta fase se culmina la transición desde una economía basada en la industria básica y pesada, dominada por el sector público, a otra de servicios, más diversificada y con mayor participación de la iniciativa privada, pues el sector terciario llega a absorber el 60% del PIB y del empleo regionales.

3.2. La formación de la metrópolis dispersa

El tránsito desde el Distrito Industrial al Área Metropolitana se produce en virtud de tres vectores básicos: la subsistencia sin colapso de los pilares tradicionales de la economía, el ahijamiento de nuevos vástagos productivos, que contribuyen a mantener la renta regional en un contexto de crecimiento general del que por fin participa Asturias, que converge con el conjunto de las regiones españolas, de las cuales divergió durante la década de 1980 y buena parte de la siguiente, y la extensión de las infraestructuras de transporte; los tres sobrenadan sobre una política de diálogo social al modo socialdemócrata.

La reconversión industrial se gestiona sin medidas traumáticas ni cierres en las dos grandes empresas de la región, HUNOSA y ENSIDESA. El 1 de enero de 1981, la plantilla de HUNOSA se elevaba a 22.150 trabajadores; veinticinco años más tarde, ese número se había reducido hasta 3.420. Sin embargo, la empresa mantenía un peso considerable en la economía regional: entre empleos directos, indirectos e inducidos generaba 75.000 puestos de trabajo, es decir, un 21,6% del empleo industrial, y aportaba un 6,5% del PIB regional. HUNOSA se ha incluido en los dos últimos planes nacionales de la minería del carbón (1998-2005 y 2006-2012) y en estos momentos está en proceso de elaboración el correspondiente a los años 2013-2018, que atenúan el impacto económico y social producido por la pérdida de puestos de trabajo del sector. Por su parte, ENSIDESA fue sometida a un largo proceso de reconversión orientado a situarla en unos niveles de competitividad similares a los del resto de la siderurgia europea, que desembocó en su privatización, primero por Acerlia y en la actualidad por Arcelor-Mittal. En 1981, ENSIDESA empleaba a 14.551 operarios (HERNÁNDEZ, 2011:127); en la actualidad su plantilla se sitúa alrededor de los 4.500 empleos.

El aislamiento inducido por la debilidad de las conexiones terrestres ha sido, desde los tiempos de la Ilustración española, uno de los factores determinantes del desfase entre el desarrollo económico de Asturias y el de las áreas más dinámicas de la península. La agreste orografía de la región y, sobremanera, de su límite meridional, ha dificultado el tendido de un sistema de infraestructuras

de transporte viario y ferroviario que favoreciera la articulación interna y el enlace con los grandes corredores ibéricos, de manera que hasta febrero de 1976 no se inaugura la autopista «Y» para conectar Oviedo, Gijón y Avilés. Proyectada como una de las tres primeras autopistas de España y la primera metropolitana en la década de 1920, no fue hasta medio siglo después cuando se abrió a la circulación. En la década de 1980 se acometen una serie de actuaciones en materia de infraestructuras que progresivamente incrementan la conexión entre los polos del Área Metropolitana, entre ésta y el resto del sistema urbano regional, a través de los corredores Cantábrico y Noroeste.

En agosto de 1983, con la apertura de la primera calzada de la autopista A-66, se culmina el largo asalto, mediante una vía de alta capacidad, a la cordillera Cantábrica; operación que se prolonga hasta 1997, con el desdoblamiento del túnel del Negrón. La apertura de los túneles del Padrún en 1994, y con ellos la conexión a Mieres mediante autovía, constituye uno de los principales hitos de ese recorrido. Cierre del eje Este-Oeste, igualmente vital para la incardinación de la región en el sistema europeo de transporte, no resulta menos dificultoso: las obras de la Autovía del Cantábrico A-8 comienzan en 1996 pero aún se encuentran en ejecución varios tramos, por una longitud total de 39,9 km. Otros tramos de la Red General son los de la autovía A-64, Oviedo-Villaviciosa (1991-2003, 32 km) y la Autovía A-63, Oviedo-La Espina, iniciada en 1999 con una longitud prevista de 59,2 km, de los que en la actualidad sólo 37,5 están en servicio.

Más allá de la Red General, el Principado de Asturias ha emprendido también la construcción de vías de alta capacidad en el Área Metropolitana, a saber: las autovías Minera AS-I, que conecta los valles mineros del Caudal y del Nalón con Gijón (2000-2003, 34 km); Industrial AS-II, enlazando los grandes polígonos del Área Central con Oviedo y Gijón (2005-2007, 24 km); la Y de Bimenes o AS-251 entre El Entrego y Lieres, de unos 15 km. de longitud total, y que constituye un segmento periférico entre el valle del Nalón y el surco prelitoral, y la del Acero AS-III, entre Avilés y Langreo, aún en proyecto. Resulta así que los núcleos de población del Área Metropolitana disfrutan de una alta accesibilidad: aproximadamente el 96% de la población residente en núcleos urbanos está a menos de cinco kilómetros de un enlace de vía de alta capacidad (autopista o autovía).

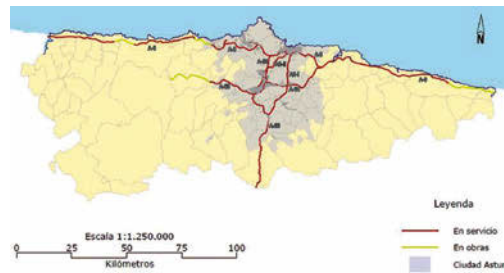


FIG. 11/ Autopistas y autovías en Asturias (2012)

Fuente: CENTRO DE CARTOGRAFÍA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS, elaboración propia.

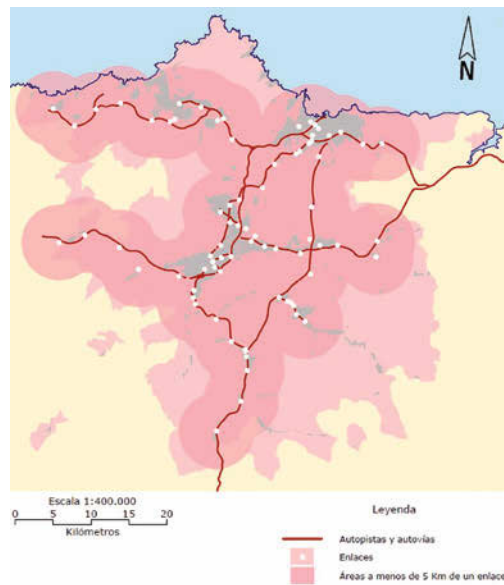


FIG. 12/ Accesibilidad a las vías de alta capacidad

Fuente: INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL. CENTRO DE CARTOGRAFÍA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS, elaboración propia.

A desenclavar del Área Metropolitana de Asturias contribuirá de manera decisiva la terminación de la Variante Ferroviaria de Pajares, línea de altas prestaciones iniciada en 2005 con una longitud de 50 kilómetros aproximadamente, de los cuales la mitad corresponden a un túnel doble. Entretanto, sigue la incertidumbre acerca de sus características técnicas y su financiación si bien el actual Plan de Infraestructuras Terrestres y Vivienda (PITVI) 2012-2024 no la considera dentro de las «actuaciones más prioritarias», ni tampoco especifica el tipo de tráfico a que podrá ir dedicada, ni su continuidad dentro del Área Metropolitana, revelándose tal asunto como una grave insuficiencia, consecuencia lógica de la falta de visión estratégica metropolitana.



Fig. 13/ La red ferroviaria en el interior de Ciudad Astur

Fuente: CECODET.

3.3. Ordenación y gestión del espacio metropolitano

Tras varios intentos fallidos, en enero de 1991 y en el marco del sistema de planeamiento introducido por la *Ley 1/1987, de 30 de marzo, de Coordinación y Ordenación Territorial*, se aprueba el primer documento de planificación integral regional, las *Directrices Regionales de Ordenación del Territorio (DROT)*. Su diagnóstico evidencia un desequilibrio entre lo que llaman el Área Central de Asturias (ACA) y los confines oriental y occidental de la región. Al Área Central se le asigna el papel de motor de desarrollo regional cuyo efecto tractor se busca trasladar a «las alas» para alcanzar un mayor equilibrio territorial.

En un epígrafe anterior ya hemos hecho referencia a cómo definen las DROT al Área Central Asturiana, y a las magnitudes de ésta, que llevan a las *Directrices* asignarle el papel de motor de arrastre y desarrollo de las periferias regionales, «las alas», cada vez más élitros, en esta metanarrativa.

La ordenación de esta área se realizaría obligatoriamente mediante Directrices Su-

regionales en alguno de los siguientes supuestos:

- Si la población del ACA supera el 85% de la población regional.
- Si la población de la zona costera supera el 60% de la población total del ACA⁴.

Los objetivos de ordenación para este ámbito territorial son:

- Reforzar la unidad funcional para ser motor del desarrollo regional.
- Ordenar los usos del suelo y las relaciones entre actividades para formar una oferta conjunta.
- Corregir desequilibrios internos (especialmente en las cuencas mineras).
- Mantener la independencia de los órganos de gobierno de sus partes (no a la creación de un área metropolitana).

En tanto no se produzca la aprobación de Directrices Subregionales resultan de aplicación, con carácter de recomendación, una serie de determinaciones que se expresan gráficamente en un modelo territorial deseado.

La ausencia de instrumentos de desarrollo de las DROT —tan sólo se aprobaron en 1993 las *Directrices Subregionales de la Franja Costera*— ha determinado que las intervenciones operadas en el territorio metropolitano no responden a una visión global sino a enfoques parciales, promovidos tanto por la iniciativa privada, como es el caso de las grandes superficies comerciales, como por la pública, de lo que son ejemplos las autovías AS-I (Minera) y AS-II (Industrial) o la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA), lo cual se ha traducido en un incremento de la dispersión y el desorden (MAURIN, 2011). Transcurridos más de trece años desde su entrada en vigor, el Gobierno del Principado de Asturias acometió la revisión de estas Directrices, sometiendo a información pública un documento de *Avance* en abril de 2006. Hasta la fecha no se ha producido ningún progreso en su tramitación.

La provisión de los servicios públicos básicos a través de consorcios se ha convertido en uno de los factores principales de estructuración metropolitana. Ayuntamientos, Go-

⁴ En 2003, la población del ACA (18 concejos) significaba el 76% de la total de Asturias, y la de los concejos costeros, el 51% del total del ACA.

bierno del Principado de Asturias y empresas públicas y privadas componen los consorcios de abastecimiento de agua y saneamiento (CADASA, 1967): gestión de residuos (COGERSA, 1982) y transporte público por carretera (CTA, 2004). A esta nómina hay que añadir MERCASTURIAS, empresa pública creada en 1986 encargada de la distribución de alimentos o las relacionadas con la protección civil y seguridad.

Un papel menos relevante en la configuración del Área Metropolitana juegan entidades supramunicipales para el desarrollo comarcal como el *Consortio de la Montaña Central de Asturias* creado en 1998 e integrado por seis concejos y otras entidades privadas; o la gestión mancomunada de servicios locales, como las mancomunidades del Valle del Nalón, constituida en 1985 y que agrupa a cinco concejos; de la Comarca de Avilés, formada por cuatro; del Cabo Peñas, constituida en 1993, compuesta por Gozón y Carreño; de la Comarca del Nora, creada en 1998 con tres ayuntamientos, entre otras más, como la de la Comarca de la Sidra.

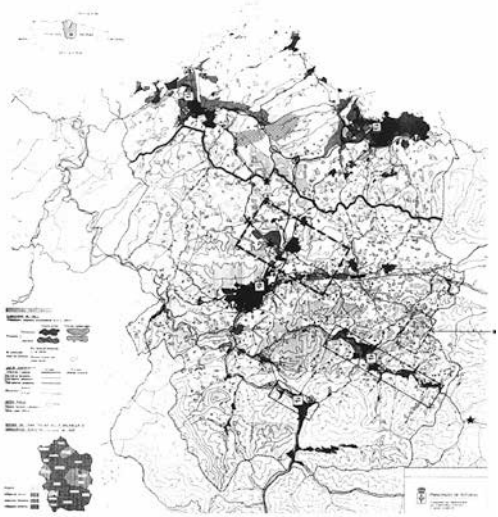
4. Rasgos distintivos de Ciudad Astur

4.1. El potencial de la multipolaridad

Dando por probada la existencia de una forma metropolitana en Asturias, un factor distintivo de ella frente a otras es su carácter multipolar. Esta área metropolitana no se ha desarrollado por crecimiento radial a partir de un núcleo dominante, sino por la progresiva conexión funcional de una serie de núcleos de población preexistentes, los constitutivos del primitivo Distrito Industrial Asturiano. Este hecho le confiere una gran singularidad y constituye una de sus mayores potencialidades, puesto que previene los problemas asociados a la saturación y macrocefalia típicos de aglomeraciones urbanas con su mismo volumen de población. Por otra parte, la existencia de grandes extensiones predominantemente rurales (con todas las reservas que el uso de este término merece en este caso) constituye un atractivo desde el punto de vista paisajístico y ambiental.

Tres niveles básicos se distinguen en el poblamiento urbano metropolitano:

- Grandes centros metropolitanos: Gijón, Oviedo, Avilés, y las estructuras que denominamos Ciudad Lineal del Nalón y Ciudad Lineal del Caudal, entidades urbanas de traza digital que integran varios municipios en una línea urbanizada que sigue el fondo de los valles principales, y que al recalificar los espacios intersticiales presenta una solución de continuidad urbana durante unas decenas de km de largo y unos centenares de metros a lo ancho, acogiendo a unos 50.000 residentes.
- Núcleos metropolitanos de primer nivel, en su mayoría villas o nuevas centralidades metropolitanas (Pola de Siero, Pola de Lena, Pola de Laviana, Grado, Candás, Luanco), otros núcleos vinculados a grandes instalaciones industriales o mineras (Piedras Blancas-Arno, La Camocha) o áreas residenciales *ex novo* (Salinas, Urbanización La Fresneda, Entrevías-Los Campos).
- Núcleos metropolitanos de segundo nivel, por debajo de los dos mil habitantes, que completan la articulación del poblamiento metropolitano.



DEPRESION GRAFICA DE LAS DIRECTRICES PARA EL AREA CENTRAL (Complementarios de los Directrices Regionales)

ÁREA	DESCRIPCIÓN DE LA DIRECTRIZ	ESTATUS	ÁREA	DESCRIPCIÓN DE LA DIRECTRIZ	ESTATUS
1	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN EL AREA CENTRAL	SP	1	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN EL AREA CENTRAL	SP
2	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A GIJÓN	SP	2	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A GIJÓN	SP
3	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A OVIEDO	SP	3	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A OVIEDO	SP
4	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A AVILÉS	SP	4	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A AVILÉS	SP
5	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NALÓN	SP	5	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NALÓN	SP
6	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL CAUDAL	SP	6	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL CAUDAL	SP
7	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL CANTABRO	SP	7	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL CANTABRO	SP
8	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL PIRINEO	SP	8	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL PIRINEO	SP
9	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL MAR	SP	9	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL MAR	SP
10	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP	10	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP
11	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SURESTE	SP	11	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SURESTE	SP
12	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP	12	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP
13	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP	13	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP
14	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP	14	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP
15	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP	15	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP
16	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP	16	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP
17	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP	17	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP
18	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP	18	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP
19	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP	19	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL NOROCCIDENTAL	SP
20	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP	20	REVISIÓN DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO EN TORNO A LA SIERRA DEL SUROCCIDENTAL	SP

Fig. 14/ Relevancia de la presencia de un frente costero en la conformación morfológica urbana

Fuente: ASTURIAS. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y URBANISMO 1992.

Los núcleos metropolitanos de primer nivel son los más dinámicos en términos demográficos, por su poder de atracción de población.

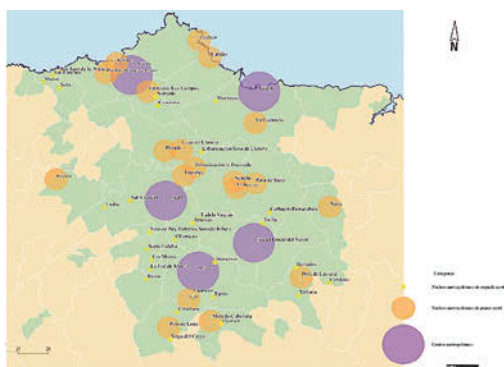


Fig. 15/ Directrices Regionales de Ordenación del Territorio de Asturias. Expresión gráfica de las aplicables al Área Central de Asturias Metropolitana de Asturias

Fuente: CARRERO, 2011.

4.2. Las pautas de configuración interna metropolitana

«El ente complejo urbano-rural» que en 1980 describía MURCIA (1980) para referirse al territorio central de Asturias en la década anterior, se ha transformado notabilísimamente, el «equilibrio autónomo» que él veía entonces se establecía dentro de él a partir de unidades locales casi autosuficientes e hiperespecializadas. La década de 1980 conoció la superación de esta pauta por una de carácter comarcal que se mantuvo hasta casi el final del siglo XX, comenzando a darse a partir de entonces y de manera acelerada en los primeros del nuevo siglo una nueva pauta de localización metropolitana que supera los límites comarcales.

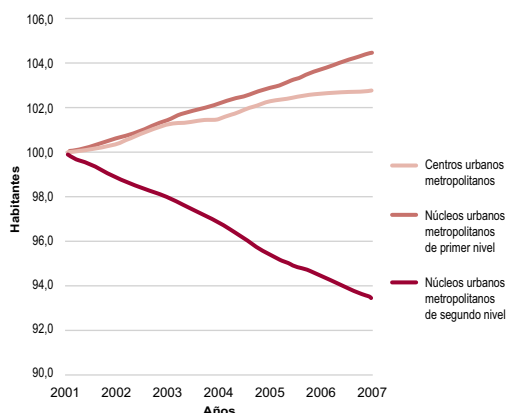


Fig. 16/ Evolución de la población urbana metropolitana por categorías 2001-2007, en números índice (2001=100)

Fuente: SADEI., Nomenclátore de población, elaboración propia.

Entendemos por pautas de localización metropolitanas unas regularidades en la funcionalidad de determinadas áreas que superan los límites municipales o comarcales, y que las llevan a expresarse con una dedicación dominante o significativa entre las demás. Todas las áreas de pauta reconocible se hallan fuertemente interrelacionadas y son interdependientes entre sí. Se puede representar el funcionamiento territorial del sistema metropolitano mediante un modelo de pautas, utilizando para ello una escala de base parroquial, muy adaptada a la realidad geográfica asturiana. Según esta aplicación descubrimos una pauta residencial, formando una media luna creciente que va desde Morcín a Villaviciosa, pasando por Oviedo y Gijón, y que se engrosa en sus periferias suburbanas, en la que se encuentran 71 parroquias que aumentan su población, destacando las del alfoz de Oviedo hacia el norte; esto es, la nueva centralidad metropolitana que se asienta entre Oviedo, Llanera, Noreña y Siero y se convierte en el pistón del motor metropolitano; precisamente allí donde la pauta residencial se solapa con la pauta logística, reforzando un nodo producto del cruce de ambos ejes espaciales. Un nuevo cruce de los mismos se da, aunque con menor dinamismo actual, en tér-

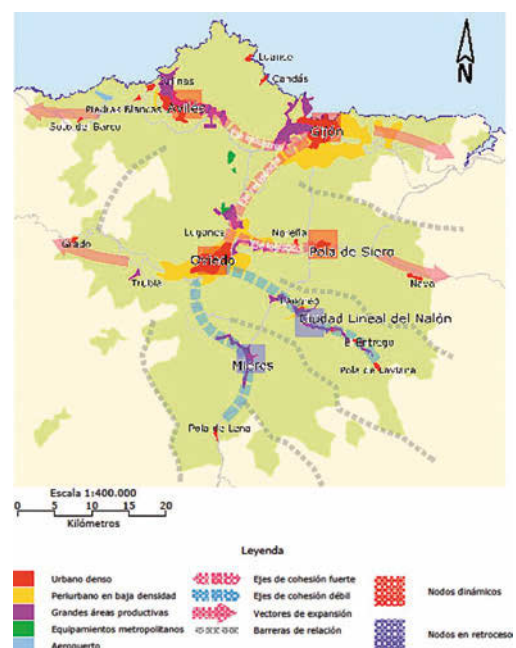


Fig. 17/ La expresión territorial de las pautas metropolitanas en Ciudad Astur

Fuente: RODRIGUEZ GUTIÉRREZ (2009: 69), CARRERO (2011), elaboración propia.

minos de Gijón, a la espera de la puesta en funcionamiento de nuevas plataformas orientadas a esos usos. La pauta industrial conforma el eje espacial entre Avilés y Gijón, siendo especialmente significativo el caso de Avilés, que se ha reformado recientemente sin perder su potencial industrial pesado. El eje muy minero en reestructuración converge al sur de Oviedo y adopta la forma de ciudades lineales en el Nalón y en el Caudal, presentando graves problemas estructurales y una reestructuración incompleta, pendientes de una nueva oleada de reformas urbanas. Entre todos ellos se dan unas pautas de movilidad claramente metropolitanas, creciendo las que tienen como motivo los desplazamientos en razón del trabajo, con vectores radiales y tangenciales hacia los centros de servicios tradicionales y hacia los nuevos centros comerciales que forman parte del tejido suburbano (RODRÍGUEZ & *al.*, 2009:212).

4.3. La concentración como excepción

Un rasgo común a la mayor parte de las grandes aglomeraciones urbanas españolas es su tendencia a la dispersión, mantenida con mayor o menor intensidad en el último medio siglo (CARRERO, 2011:47). No obstante, se observa en la asturiana un proceso concentración que la distingue incluso de otras áreas metropolitanas policéntricas (Vigo-Pontevedra, consideradas como dos unidades metropolitanas por la Xunta de Galicia, Alicante-Elche y Bahía de Cádiz).

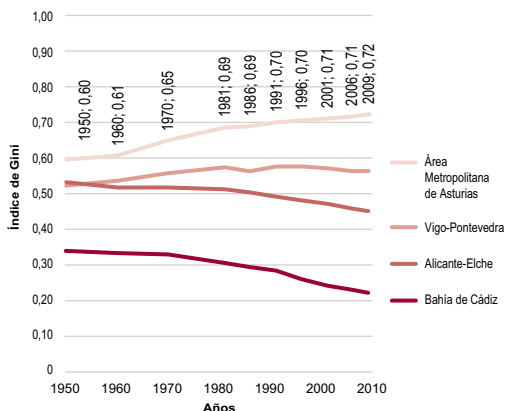


FIG. 18/ Evolución del índice de Gini aplicado a la población de los municipios de las áreas metropolitanas policéntricas de España (1950-2009)

Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO (2011), elaboración propia.

Frente a la concentración de la población característica de las ciudades españolas, Ciudad Astur parte de un poblamiento extremadamente disperso, característico del sistema agrario tradicional atlántico. Este espacio experimenta, en primera instancia, las transformaciones inducidas a finales del siglo XIX por la primera industrialización, que conforma el antiguo Distrito Industrial. A mediados del siglo pasado, el desarrollismo económico impulsa de nuevo el desplazamiento de la población de las áreas rurales no hacia una única aglomeración, sino hacia un sistema local de ciudades industriales. Y aún a principios del siglo XXI, los núcleos metropolitanos asturianos siguen ejerciendo su poder de atracción sobre la población de los escalones inferiores de la jerarquía urbana, desmarcándose así del proceso generalizado de dispersión, típico de las metrópolis españolas. Esta particularidad constituye, sin duda alguna, una de sus mayores fortalezas en términos de sostenibilidad del sistema urbano regional, y su fortalecimiento mediante políticas territoriales adecuadas una de sus principales oportunidades comparativas. La población del Área Metropolitana de Asturias —al contrario de sus análogos/rivales— se urbaniza, fenómeno que coexiste con una creciente ocupación dispersa del suelo no urbanizable basada principalmente en torno a los núcleos rurales (CARRERO, 2011:371).

4.4. La dificultad de su gobernanza

Como la gran mayoría de las áreas metropolitanas de su entorno, la asturiana se enfrenta al reto de su gobernanza, entendida no en sentido jerárquico o vertical sino como acuerdo o pacto territorial de todos los actores públicos y privados cuyos esfuerzos se orientan hacia un determinado espacio-proyecto. No obstante, el caso asturiano presenta algunas características propias. Si reivindicar el valor comparativo del lugar, su *genius loci*, resulta ineludible para cualquier aglomeración urbana en el marco actual de crisis económica y globalización acelerada, para Ciudad Astur la cuestión se presenta como única estrategia viable. Localizada en una posición periférica de un continente que pierde progresivamente centralidad en el contexto mundial, el AMA tiene ante sí la oportunidad de optimizar sus factores de localización distintivos para ocupar el lugar que le corresponde en la red europea de ciudades. Y para ello es imprescindible dotarse de instrumentos de gobierno del territorio que resuelvan la contradicción existente entre la evidencia funcional de la metrópoli y las obsoletas estructuras administrativas que gravitan sobre ella.

Los retos y oportunidades metropolitanos exceden el ámbito municipal de competencia y requieren una visión integrada; sin embargo, Ciudad Astur adolece aún de la falta del planeamiento estratégico cuyos buenos resultados son palpables en gran parte de las aglomeraciones de su categoría. Algunas de las causas de esa carencia se exponen a continuación:

Por circunstancias que exceden el propósito del presente trabajo, es un hecho cierto que Asturias ha perdido la posición de liderazgo en materia de ordenación territorial que a mediados de la década de 1980 ocupaba en el contexto nacional. La promulgación de leyes y la formulación de instrumentos de ámbito supramunicipal que caracterizó la primera etapa del gobierno autonómico ha dado paso paulatinamente a una dejación de sus competencias, de manera que en la actualidad la actividad administrativa regional se reduce al trámite de autorización de actuaciones aisladas en suelo no urbanizable y de aprobación (o informe, en su caso) de los planeamientos generales municipales, renunciando a una visión integrada.

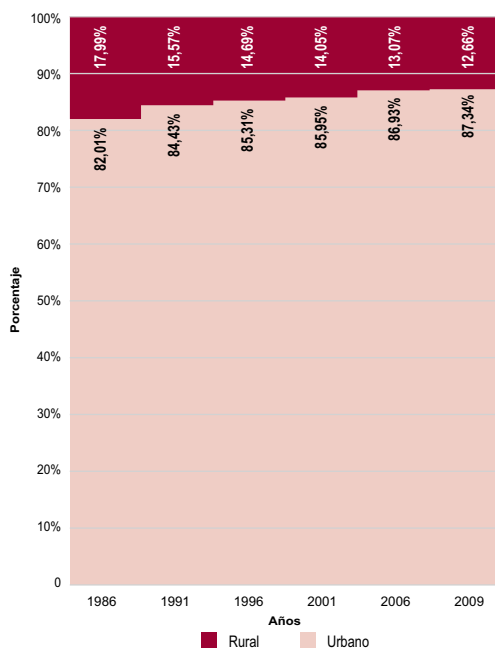


Fig. 19/ Evolución de la distribución de la población urbana y rural en el Área Metropolitana de Asturias 1986-2009

Fuente: INE, Padrones Municipales de Habitantes, elaboración SADEI y propia.

Y es que las relaciones entre los distintos concejos que componen el área metropolitana se establecen más en términos de competitividad —cuando no de mero enfrentamiento— que de cooperación. De esta manera, la localización de los nuevos equipamientos se convierte con frecuencia en *casus belli* entre entidades locales cuyos responsables políticos no parece que quieran comprender las ventajas de la complementariedad del área metropolitana a la hora de componer una oferta atractiva para la actividad económica, la fijación de población y la creación de empleo.

El carácter uniprovincial constituye otro factor singular en relación con otras comunidades autónomas. El peso demográfico y económico de Ciudad Astur aproxima en exceso los límites entre una hipotética entidad local metropolitana y el propio Gobierno Regional hasta casi el solapamiento, lo cual se percibe negativamente como una multiplicación innecesaria de estructuras administrativas. Sin embargo, una estrategia metropolitana integrada no implicaría tanto un nuevo ente territorial como una nueva forma de relación y cooperación entre los agentes públicos y privados. Incluyendo entre ellos a la ciudadanía, cuya participación en la toma de decisiones acerca de su entorno cotidiano se reduce a procedimientos estrictamente formales y representativos.

Las preguntas por la aparente paradoja del funcionamiento de hecho metropolitano y los beneficios derivados de una forma de regulación de derecho, no son exclusivas de Asturias, al contrario son compartidas por las ciudades españolas donde está pendiente el reconocimiento del hecho metropolitano, que se gestiona en el mundo con diversas fórmulas (RODRÍGUEZ, 2006:29) desde las imperativas hasta las indicativas, desde las de promoción pública hasta las derivadas de estrategias mixtas, público-privadas de carácter general o sectorial. La nueva forma de las ciudades es un asunto a tratar en España, aunque últimamente se detectan movimientos autonómicos tendentes a una solución regional, caso de Galicia. A estos efectos es interesante recordar el artículo aparecido en la prensa regional en 1994 debido a Arturo Gutierrez de Terán, en el que aboga

«por el reconocimiento político del hecho metropolitano» que a pesar de lo expresado por el Gobierno regional, a él, que fue consejero del ramo, le consta, pareciéndole «deseable crear el órgano de gestión (...) aunque el clima político pudiera hacerlo aparecer como algo prematuro».

Aún así, para él

«el proyecto político de los próximos años debería plantearse la posibilidad de contemplar la Asturias Metropolitana (...) proponiendo la creación de un Consejo Territorial del Área Central», (GUTIERREZ DE TERÁN, 1994: 42).

en un primer momento sin competencias ejecutivas y si con funciones consultivas, asunto que había ocupado al autor un año antes con gran resultado (BLANCO & GUTIERREZ DE TERÁN, 1993).

Y, por el momento, aquí quedó el asunto, constreñido al debate académico con apariciones momentáneas en el programa electoral de algún partido; otros no se decantan, esquivando el fondo del asunto con la sostenibilidad diluida en la ciudad-región. Para algunos, la cuestión es sencillamente «imposible»⁵.

En cualquier caso, el tiempo no se detiene y cada día trae sus afanes. Cuando se creía su-

perada la madre de todas las crisis, la de las reconversiones de los sectores tradicionales, parece que el mundo no nos deja en paz y aceleradamente nos vuelve a poner a prueba, enfrentando a las regiones a fuerzas poderosas e incompresibles ante las que deben oponer todas sus capacidades y afinar sus potenciales, entre las que no es menor la capacidad metropolitana. Hoy, como ayer, se trata de impulsar el proceso de reestructuración de la aglomeración urbana funcional asturiana, enfrentada de nuevo a un cambio estructural que la coge un poco más vieja, pero con opciones y voluntad de convertirse en una auténtica *civitas* metropolitana que rentabilice las ventajas de su posición en la red de ciudades del Arco Atlántico y en la faja occidental ibérica, incrementado sus capacidades territoriales en una economía globalizada, no sobre la base de la reducción de costes, sino optimizando su organización, conectividad, innovación y conocimiento.

5. Bibliografía

- ASTURIAS. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y URBANISMO (1992): *Directrices Regionales de Ordenación del Territorio de Asturias*, Servicio de Publicaciones, Oviedo, 197 pp.
- AZEVEDO PEREIRA DA SILVA, R. M. (2005): *Atlantic Spatial Development Perspective*, Conferencia de las Regiones Periféricas y Marítimas de Europa. Comisión del Arco Atlántico, Unidad de Estudios Avanzados para las Periferias Marítimas, Oporto, 151 pp.
- BLANCO, P. & A. GUTIERREZ DE TERÁN, (coords) (1993): *La coordinación y gestión de las áreas de carácter metropolitanas y su marco legal adecuado: análisis y recomendaciones. Aplicación al Área Central de Asturias*. D.G. de Acción Territorial y Urbanismo, MOPU, y Consejería de Ordenación del Territorio, Gobierno del Principado de Asturias.
- CARRERO DE ROA, M. (2007): «La complejidad de la ordenación del territorio del Área Central de Asturias», en A. FERNÁNDEZ GARCÍA & M. R. ALONSO IBÁÑEZ, (coords.): *El medio rural y la difusión urbana*. 205-220, Universidad de Oviedo.
- (2011) *La sostenibilidad del crecimiento residencial en baja densidad. El caso del Área Metropolitana de Asturias*, tesis doctoral inédita, disponible en <http://www.fundamentosdeurbanismo.com/tesis_doctoral01.htm>
- (2012): «Transformaciones en los espacios rurales del Área Metropolitana de Asturias», en M. Rosario ALONSO IBÁÑEZ & José Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ, *Espacio metropolitano y difusión urbana: su incidencia en el medio rural*: 135-154, Consejo Económico y Social del Principado de Asturias, Oviedo.
- ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO (2011): *Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España*, [<http://siu.vivienda.es/portal/>] Consulta: 12 de junio de 2012.
- ESPAÑA. MINISTERIO DE LA VIVIENDA (1964): *Plan General de Ordenación de la Comarca Central de Asturias*, Secretaría General Técnica, Madrid, 240 pp.
- EUROPEAN SPATIAL PLANNING OBSERVATORY NETWORK (ESPON) (2003): *The role, specific situation and potentials of urban areas as nodes in a polycentric development*, ESPON Segundo informe intermedio del Proyecto 1.1.1, Ministry of Interior and Spatial Development, Luxemburgo.
- (2006): *ESPON Atlas. Mapping the structure of the European territory*, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn, 88 pp.
- (2007): *Scenarios on the territorial future of Europe*, Informe Final del Proyecto 3.2, Ministry of Interior and Spatial Development, Luxemburgo.
- FARIÑA TOJO, J. & J. POZUETA ECHAVARRI (1998): «La movilidad en los tejidos residenciales del suburbio disperso», en *Urban*, 2: 79-93, Instituto Juan de Herrera, Universidad Politécnica de Madrid.
- GUTIERREZ DE TERÁN, A. (1994): «La Asturias metropolitana» en *La Voz de Asturias*, 15/04.
- HERNÁNDEZ BARRIOS, M. (2011): «La evolución de la siniestralidad laboral en la factoría de Ensidesa en Avilés», en *Ería*, 84-85: 109- 134 Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo.

⁵ Véase la visión sobre el asunto que recientemente expresaron los representantes cualificados de los tres partidos políticos con representación en el parlamento regional en

el año de 2009. Más recientemente la entrada de una nueva formación UPyD en la Junta General ha vuelto a poner de actualidad el asunto. RODRÍGUEZ (2009).

- MAURÍN ÁLVAREZ, M. (2011): «El desorden territorial en el Área Central de Asturias y la responsabilidad de la administración autonómica», en *Urbanismo expansivo. De la utopía a la realidad. XXII Congreso Geógrafos españoles*: 403-414, Alicante.
- MURCIA NAVARRO, E. (1980), «Introducción al estudio del sistema urbano asturiano», en *Ería*, 1: 89-150. Universidad de Oviedo.
- RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. (1988): «La organización del espacio histórico en Asturias», en *Ería, Revista cuatrimestral de Geografía*, 17: 235-250 Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo.
- (2004): «La emergencia de Ciudad Astur», prefacio de *La emergencia de las nuevas ciudades en la era global*: 7-21 Ediciones Trea, S.L., Gijón.
- (2006) : El poder local. Ciudad y poder local. Academia Europea de Ciencias y Artes. España. 73 pp.
- (dir.) (2006): *Argumentario a favor de la inclusión del Área Metropolitana de Asturias, Ciudad Astur, en la red MEGA propuesta por ESPON*, Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial, Universidad de Oviedo, Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras, Oviedo, 61 pp. (inédito).
- (2009): «Ciudad Astur, una metrópoli atlántica», en Fermín RODRÍGUEZ. (ed.): *Áreas metropolitanas de España. La nueva forma de la ciudad*: 43-71, Universidad de Oviedo.
- & R. MENÉNDEZ FERNÁNDEZ, (1999): «Ciudad Astur, un espacio-proyecto en el Arco Atlántico», *Ería*, 50: 265-278, Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo.
- (2005): *Geografía de Asturias. La reestructuración territorial de una región de tradición industrial*, Ariel, Barcelona, 405 pp.
- RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. & R. MENÉNDEZ FERNÁNDEZ & J. BLANCO FERNÁNDEZ (2009): *El Área Metropolitana de Asturias: Ciudad Astur, el nacimiento de una estrella urbana en Europa*, Trea, Oviedo, 298 pp.
- SERRANO MARTÍNEZ, J. M. (1999) «La red de aglomeraciones urbanas en España cuando finaliza en siglo xx» [en línea], *Investigaciones Geográficas*, 22: 33-52 Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante, <<http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01478518922325095209079/catalogo22/Serrano.pdf>> [Consulta: 23 de septiembre de 2008].
- SERRANO RODRÍGUEZ, A. (2003): «El modelo territorial europeo. Tendencias para el siglo XXI y sus implicaciones para el modelo territorial español», en *Urban*, 8: 35- 54, Instituto Juan de Herrera, Universidad Politécnica de Madrid.
- SOCIEDAD ASTURIANA DE ESTUDIOS ECONÓMICOS E INDUSTRIALES (SADEI) (1976): *La renta de los municipios asturianos*, Caja de Ahorros de Asturias, Oviedo.