

rición física, que habrá de producirse al ritmo que imponga el ciclo biológico de cada uno de sus habitantes¹⁰. No hay en las montañas leonesas municipios que retrocedan exclusivamente por déficit natural, a la vista de lo que reflejan las estadísticas oficiales; al contrario, en casi todos ellos el éxodo continúa a buen ritmo y, bien como complemento del déficit natural en la mayor parte de los casos, bien como agente único, el abandono se manifiesta insistentemente en el declive generalizado de los efectivos humanos de esta porción de la provincia.

Ese abandono se produce en los municipios mineros lo mismo que en los netamente agrarios y demuestra que tanto una actividad como la otra son incapaces, aunque por razones distintas, de absorber en su totalidad la población aún residente en estas montañas. La minería leonesa, por los años que abarca este estudio, apuntaba hacia una recuperación inducida por la reconsideración positiva del carbón como fuente de energía, a fin de paliar el encarecimiento del petróleo, pero aunque ello se manifestaba ya en las ganancias inmigratorias de algunos pocos municipios, la generalidad de los términos carboneros acusaba todavía las dificultades del periodo precedente, de manera que parte de la masa laboral inmigrada desde los años 1940 continuaba siendo desplazada hacia otros lugares. No era la primera vez en este siglo que estos centros carboneros pagaban de esa manera el precio de su excesiva dependencia de la industria extractiva.

Por esos mismos años también, los municipios agrícolas llevaban sobre sí una historia emigratoria mucho más larga, uno de cuyos episodios más activos había tenido lugar en la década inmediatamente posterior a la guerra civil; había sido entonces cuando la extracción de excedentes naturales por

vía migratoria dio paso a un abandono generalizado y sin paliativos, produciéndose una destrucción casi completa del tejido de relaciones sociales, económicas y familiares existentes hasta entonces. Hoy, el grueso de las partidas posiblemente lo compongan los progenitores de quienes emigraron entonces, expulsados en gran medida por la soledad y por el hartazgo de vivir en condiciones adversas —de las que no es responsable exclusivo la naturaleza— y no por la imposibilidad de llevar adelante sus explotaciones o vivir de sus ahorros y pensiones. No puede explicarse si no el hecho de que estos municipios sigan rindiendo todavía su cosecha anual de emigrantes.

¿En qué medida es irreversible la situación demográfica de estos últimos términos municipales? La gravedad de los déficits biológicos y de las pérdidas migratorias no da cabida a un optimismo infundado, pero antes de extender el acta de defunción de la inmensa mayoría de estas comunidades montañosas, es preciso conocer todavía la composición pormenorizada por edad de sus poblaciones, no sea que, habiendo perdido en torno a 1950 la oportunidad de que las jóvenes generaciones emigradas entonces emprendieran una reordenación profunda del espacio agrario y de las explotaciones agrícolas, perdiesen ahora la oportunidad, última ya, de fijar en sus lugares de origen a una posible masa de jóvenes que está a punto o acaba de acceder a la edad laboral y que, vistas las condiciones del mercado de trabajo en el conjunto del país, permanece retenida y a la expectativa. Sus vecinos de más edad emigraron cuando todavía era posible, y detrás de ellos ya no queda prácticamente nadie.— BERTA LOPEZ FERNANDEZ.

EVOLUCION Y ACTIVIDAD DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN LA DECADA DE 1970

A. *Antecedentes del desarrollo acelerado de la marina mercante en la década de los 70*

Dentro del sistema de economía oceánica establecido a lo largo de un siglo —entre 1850 y 1940 aproximadamente— a consecuencia de la aplicación del vapor a la navegación marítima, el desarrollo de la marina mercante española ha estado condicionado por la propia evolución interna del proceso industrializador y por las alternativas de los grandes acontecimientos internacionales, habida cuenta que el transporte marítimo ha sido y es, por su propia naturaleza de modo de relación económica entre ámbitos nacionales diferentes, una actividad en extremo sensible a cualquier modificación del marco internacional.

Así, refiriéndonos a la etapa final del periodo citado, el volumen de nuestra flota refleja con claridad los efectos de la depresión mundial sobrevenida tras el año 29 y la situación económica producida por la guerra civil española y la segunda guerra mundial, con su corolario de aislamiento durante casi una década. En 1932, el tonelaje de nuestra flota mercante ascendió a 1,2 millones de TRB, habiendo bajado al final de la guerra civil a 900.000 TRB; la primera de las cifras citadas no se recuperó hasta 1953, aunque con un notorio desfase, pues en esa fecha el volumen de la marina mercante española suponía el 1,37% de la mundial, y veinte años antes el porcentaje correspondiente había alcanzado casi los dos puntos¹.

El escaso volumen de la flota, lastrada además

¹⁰ Son los tres municipios en situación IVc, es decir, de Oeste a Este, Noceda, Valdesamarino y La Ercina, todos ellos con población activa empleada en la minería. No se ajustan propiamente a esa idea bastante generalizada pues aunque la única causa del retroceso de sus poblaciones reside en el déficit natural, existe un cierto trasvase demográfico con el exterior, en estos casos inmigratorio, lo que contribuye por otra parte a que las

pérdidas reales de población no alcancen la severidad que pudieran llegar a conocer.

¹ GARCIA FERNANDEZ, Jesús: «La marina mercante y la construcción naval española», *Estudios Geográficos*, Madrid, 1959, pp. 587-591.

por un acusado envejecimiento, dió pie a la aparición de una política proteccionista en la construcción naval, que en realidad no empezó a mostrar efectos espectaculares hasta bien entrada la década de los 60, cuando España se incorpora al furgón de cola de la economía europea. El instrumento creado para tal fin fue la Ley de Protección y Renovación de la Flota de 1956, que preveía la renovación de la flota a través de la concesión a los armadores de créditos muy ventajosos, con intereses reducidos, que cubrían hasta el 80% del valor del buque, y plazos de amortización que podían llegar hasta los 50 años.

En los primeros años, los incentivos legales no pudieron evitar los tropiezos con dificultades objetivas como la falta de acero y suministros navales y equipos auxiliares, por lo que el volumen construido se mantuvo dentro de unos límites modestos: 92.257 TRB en 1957, 97.796 en 1958 y 149.100 en 1959. Tras el compás de espera de la puesta en práctica del Plan de Estabilización, y siguiendo el ritmo acelerado del desarrollo económico occidental desde 1964, el crecimiento de nuestra flota se ha mantenido de forma ininterrumpida hasta finales de la década de los 70, a pesar de la dura recesión económica iniciada en 1974.

Esta situación paradójica puede justificarse con argumentaciones varias: el retraso en la entrega de buques contratados con anterioridad, la construcción de algunas unidades con contratos cancelados, la falta de flexibilidad y de capacidad de adaptación de nuestro sistema económico..., aunque muy probablemente la razón del último crecimiento atípico haya que buscarla en que las empresas navieras han desarrollado la práctica tradicional de construir no para servir un tráfico en condiciones de competitividad frente al exterior, sino para especular con el buque ya construido, o en el mismo proceso de construcción; de ahí que no se dejen de botar buques cuando se enrarece el mercado internacional de fletes tras la crisis petrolera del 73, sino cuando no hay manera de dar salida a un producto que no encaja en un mercado absolutamente cerrado incluso para ofertas antes beneficiosas. Hecho que trae consigo una crisis de amplias dimensiones en el sector de la construcción naval, donde no se ha afrontado una reconversión diez años antes, cuando tal vez había mejores condiciones para llevarla a cabo, dando por supuesta la existencia de una política naviera a corto y medio plazo, que por otra parte parece no estar definida todavía.

B. Los rasgos generales: juventud y dimensiones medias unitarias de la flota

Entre 1970 y 1980, la flota de transporte ha pasado de unos 3 a 7,3 millones de TRB, con un máximo histórico de unos 7,6 millones de TRB en 1978, lo que supone una tasa de crecimiento medio anual del 9,13%, ritmo bastante superior al del de-

sarrollo de la flota mundial, del orden del 8% desde 1970 a 1976, año a partir del cual los incrementos anuales fueron disminuyendo desde el 5,8% en 1977 hasta el 1,7% en 1980, hasta el punto que nuestro crecimiento sólo ha sido superado por los pabellones de conveniencia.

Ello sitúa a la flota nacional en el puesto número 12 a escala mundial, inmediatamente por detrás de la alemana federal, italiana y francesa y a considerable distancia de los primeros lugares ocupados por Liberia, Japón y Grecia, con 80, 41 y 40 millones de TRB en cada caso².

Por lo que se refiere al tamaño medio del buque nacional, en 1980 fue de 8.616 TRB con tendencia a la reducción, si se tiene en cuenta que las unidades en construcción y contratadas tenían entonces una media de 5.000 TRB. Lógicamente, las dimensiones medias de los buques oscilan al considerar su especialización, y la media total citada, engordada por los elevados tonelajes de tanques y graneleros, enmascara la existencia de un número muy alto de unidades con tonelajes sensiblemente inferiores. Así, el 81% de los buques de carga general son menores de 3.000 TRB, y por debajo de este umbral se encuentran también el 70% de los frigoríficos y el 51% de los portacontenedores y buques de transporte de cargas rodadas (*roll-on / roll-off*). En contrapartida, el 50% de los tanques superan las 20.000 TRB y el 63% de la flota de graneleros tiene más de 12.000.

Teniendo en cuenta las aportaciones masivas de tonelaje en la década de los 70, la flota mercante española es una de las más jóvenes del mundo, ocupando el quinto lugar por antigüedad, aunque a partir de 1979 se detecta el comienzo de un mode-

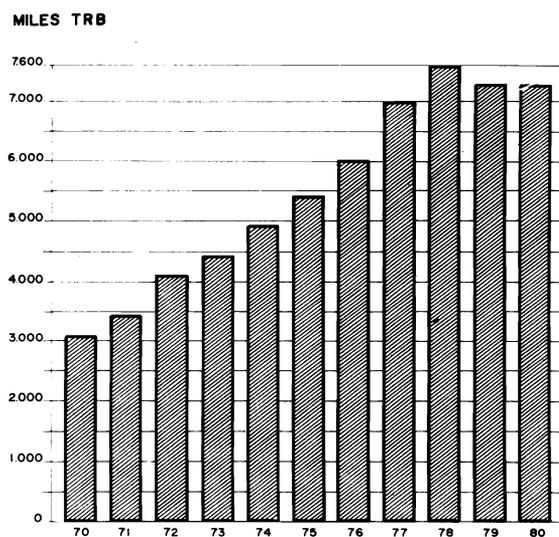


Fig. 1. Evolución del TRB de la flota mercante española en la década de 1970.

² La información de base utilizada procede de las memorias anuales que, con el título de *Marina Mercante*, edita la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). Se han manejado las siguientes:

-ANAVE: *Resumen nacional e internacional (Resumen de informaciones sobre las coyunturas marítimas*

internacional y nacional relativas al año 1976), Madrid, 1977, 173 pp.

-ANAVE: *Marina Mercante 77*, Madrid, 1978, 113 pp.

-ANAVE: *Marina Mercante 78*, Madrid, 1979, 101 pp.

-ANAVE: *Marina Mercante 79*, Madrid, 1980, 77 pp.

-ANAVE: *Marina Mercante 80*, Madrid, 1981, 100 pp.

rado envejecimiento a consecuencia del leve retroceso de su volumen total, estabilizado en 1980; éste continuará a ritmo lento en los próximos años manteniéndose una suave tendencia hacia la obsolescencia, desde luego sin carácter preocupante, toda vez que en 1980 el 78,2% de la flota tenía menos de diez años y el 45%, casi la mitad, menos de cinco. Por tipos, el sector más joven es el petrolero, con un 83% inferior a diez años, seguido del granelero, donde el porcentaje menor de esa edad es del 73%; de las 855 unidades de la flota mercante, sólo 149, la mayoría de ellas pequeños cargueros con un desplazamiento total de 119.000 TRB, tienen una edad superior a los veinticuatro años.

C. La estructura sectorial: una escasa especialización

El segmento más importante de la flota nacional de transporte es, al igual que ocurre a escala mundial, el de los buques tanque dedicados al transporte de petróleo. Hasta 1978 se asiste a un proceso ininterrumpido de crecimiento en este sector, superándose en tal fecha los 5 millones de TRB, el 67% del total, pero a partir de ese año se inicia una línea descendente que lleva a 4,7 millones de TRB al final de 1979 y a 4,58 al finalizar 1980, con tasas de decrecimiento interanuales del orden del 5,5%. Las causas de este descenso hay que buscarlas en la crisis, diferida artificialmente en España, del transporte de crudos, que provoca ventas al exterior, el desguace de las unidades más viejas y la no reposición de los buques perdidos.

Este retroceso de la flota petrolera en términos absolutos lleva consigo un ligero envejecimiento de la misma: en 1980, el 51,6% tenía menos de cinco años, menos de diez años el 83% y más de veinticuatro el 0,4%, guarismos que un año antes habían sido del 59,5; 84,8 y 0,3% en cada caso. Además, el tamaño medio, en aumento constante hasta 1978, experimentó también un ligero descenso, pasando de las 44.200 TRB / unidad de 1979 a 43.600 TRB / unidad en 1980, cifra que no obstante se mantiene por encima de la media mundial, del orden de las 24.600 TRB.

En segundo lugar por su volumen, la flota de graneles sólidos sigue manteniendo la tendencia al alza, habiendo rozado en 1980 el millón de TRB (991.000), con un incremento del 16,7% respecto al año anterior, muy por encima del mundial que apenas ha llegado al 2%. Este crecimiento parece ser artificial, al estar motivado por la necesidad de contratación que tenían en 1979 los grandes astilleros, incentivada desde las navieras estatales que ordenaron el 70% de toda la contratación de graneleros en el último año citado.

A consecuencia de ello, el tamaño medio de los buques ha aumentado, alcanzando las 17.400 TRB, cifra que todavía no llega a las 19.500 de media en la flota mundial; paradójicamente, la edad de la flota granelera nacional no se ha rejuvenecido mucho, pues mientras el porcentaje de unidades con edades inferiores a los cinco años ha pasado del 19,7 al 25,9% en 1980, el de menos de diez ha descendido desde el 81 al 72,8%, y el porcentaje con más de veinte años se ha situado en un 1,9% desde un 0,7% precedente.

Respecto a los cargueros no especializados, en 1980 se produjo un retroceso que rompe con la línea ascendente de años anteriores, pues de las 876.000 TRB de principios de año se pasó a 831.000 en diciembre del mismo periodo, con un decrecimiento del 5,2%, en contraste con la tasa de crecimiento del 1,3% de la flota carguera mundial. Más que a falta de contrataciones, el hecho hay que atribuirlo al elevado número de desguaces y ventas en el sector, que por otra parte ha provocado un rejuvenecimiento, pues el 46,1% tiene menos de cinco años y el 62,2% menos de diez, cifras superiores al 45,6 y 60,1% del año 1979, manteniéndose estabilizado el tamaño medio de la unidad en 1.988 TRB. Es probable que, de no cambiar las condiciones de explotación y no acentuarse la competitividad, la tendencia hacia la baja por ventas y desguaces se mantenga.

Dentro de la flota de transportes especiales, en primer lugar examinaremos los transportes combinados: portacontenedores y buques que transportan cargas rodadas (*roll - on / roll - of*). La flota de portacontenedores se ha incrementado de forma notoria a lo largo de la década de los 70, partiendo casi de cero, aunque tal desarrollo esté muy lejos del de la flota mundial: así, se ha pasado de 19 unidades y 19.000 TRB en 1973 a 82 unidades y 237.000 TRB en 1980, con un salto cuantitativo importante entre 1978 y 1980; no obstante, las dimensiones medias de la unidad, con 2.890 TRB, se encuentran muy lejos de la media mundial, 17.000 TRB.

Respecto a los buques *roll - on / roll - of*, en 1980 se alcanzaron 28 unidades y 28.000 TRB, con un ritmo de crecimiento desde 1975 del 12,5% anual; se trata también de una flota joven, en la que el 66% tiene menos de cinco años y sólo el 9,4% más de diez, aunque formada por buques pequeños utilizados básicamente en los tráficos interinsulares de cabotaje.

Otro tipo de buque de transporte especial, el frigorífico, se ha mantenido estancado a lo largo de la década de los 70, pues de las 43 unidades de 1973 se pasó a 47 en 1980, con un ligero aumento en el tamaño medio de las unidades desde 65.000 a 72.000 TRB; con 1.530 TRB unitarias en 1980, nuestra flota frigorífica se mantiene muy alejada de los grandes buques de la flota mundial que controlan el transporte de mercancías perecederas.

La flota de gases licuados del petróleo ha descendido a lo largo de la década, pasando de 18 unidades y 56.000 TRB a 13 unidades y 52.000 TRB, debido a la política monopolista de los países exportadores que controlan férreamente el transporte de estos productos. Los buques dedicados al transporte de productos químicos se han incrementado sin embargo desde las 37.000 TRB de 1973 a las 92.000 de 1980, aunque a mucha distancia del desarrollo de la correspondiente flota mundial.

Finalmente, la flota de pasaje también ha retrocedido a lo largo de la década desde 276.000 a 212.000 TRB, pero experimentando un importante rejuvenecimiento, pues del 25 al 30% ha pasado a tener menos de diez años, manteniéndose en el 2,5% el porcentaje superior a los veinticuatro.

En definitiva, si la flota mercante nacional creció de forma muy importante a lo largo de la década de los 70, no es menos cierto que este desarrollo ha carecido de un mediano grado de especialización

que la haga competitiva en los mercados de fletes internacionales. De hecho, el 75% de la flota -petroleros y graneleros- desarrolla sus tráficos en régimen de comercio de Estado y fletes protegidos, es decir subvencionada por el contribuyente, y España sigue siendo un país importador de fletes, aunque el déficit haya comenzado a reducirse a partir de 1979, en que pasó a 3.800 millones de ptas., frente a una media de más de 17.000 millones a lo largo de los diez años anteriores.

D. La actividad de la flota

A lo largo de los años 70, el crecimiento de la flota mercante nacional ha ido acompañado de un desarrollo importante del tonelaje por ella transportado, desde los 63,5 millones de tm. en 1971 a unos 115,5 millones en los años 1979 y 1980, con un incremento relativo del 182,36%, inferior al experimentado por el arqueo de la flota en el mismo periodo, del 214,7%, lo que puede ser un índice de su deficiente explotación; de hecho, aunque después de 1978 se produjo un descenso en el TRB de la marina mercante del orden de las 300.000 TRB, creció el tonelaje traficado en unos dos millones de tm. No de otra manera se explica también el salto de los 98,6 millones de tm. transportadas en 1977 a los 113,7 del año siguiente, cuando la flota sólo se había incrementado en 600.000 TRB.

En términos generales, el tráfico de cabotaje no ha experimentado oscilaciones sensibles. Ascendió lentamente entre 1970 y 1974 desde los 30 a los 40 millones de tm., y a partir de tal fecha se estabilizó, con un ligero descenso -también mantenido- desde 1975, que se ha vuelto a recuperar en el año 1980. Respecto a la participación de la flota en el tráfico exterior, las importaciones por vía marítima crecieron de forma apreciable entre 1974 y 1978, desde los 31 a los 54 millones de tm., cayendo en los dos años siguientes hasta poco más de los 40 millones de tm.; con una tendencia contraria, pero en umbrales mucho más bajos, las exportaciones crecieron desde algo menos del millón de tm. en 1974 hasta unos 6 en 1980, cantidades sensiblemente bajas que muestran, por un lado el desequilibrio comercial de la balanza exterior de pagos, y por otro el predominio de modos de transporte alternativos en esta rúbrica del comercio exterior.

La participación de la flota en tráficos extranacionales, de suma importancia por cuanto supone una exportación de fletes, y por tanto entradas de divisas, se mantuvo hasta 1977 en unos límites modestos; desde tal fecha pasó de 6 a 27,5 millones de tm. en el plazo de dos años, alcanzando en 1978 los 28 millones de tm., debido a la participación de nuestra flota petrolera en el mercado internacional, pero a costa de hacer bajar el nivel de cobertura de las importaciones de crudos.

- Una cobertura insuficiente del comercio exterior. El hecho más destacado en el estudio de la actividad de la flota es la insuficiencia que manifiesta para cubrir la totalidad de los tráficos sobre los que se asienta el comercio exterior nacional por vía marítima, más una escasa penetración en las líneas marítimas internacionales. Refiriéndonos a información de 1980, hay que señalar que casi todas las rúbricas de importación presentan déficits de co-

bertura. En primer lugar, los crudos, cuyo tonelaje transportado por el pabellón nacional fue de 26,9 millones de tm., con una cobertura del 55,5% sobre el total importado, aunque de hecho este porcentaje hay que prolongarlo hasta el 98%, porque un 95% de los 28 millones de tm. desplazadas por buques extranjeros fue transportado por unidades españolas en tráficos extranacionales.

En importación de mineral de hierro, la flota nacional acarrió 1,76 millones de tm., con una cobertura del 33% sobre el total, siendo nula la participación del pabellón español en el tráfico procedente de Australia y Sudáfrica, de un 14% para el procedente del Brasil y total para el originado en Liberia y Mauritania.

Respecto al carbón de importación, los buques españoles transportaron 1,15 millones de tm. de carbón siderúrgico y 0,33 de carbón térmico, con una cobertura para el primero del 32% y del 27% para el segundo. La participación nacional fue mayoritaria para las importaciones polacas (78,7%) y nula para las procedentes de Australia, URSS, Reino Unido, Holanda y Francia; en una posición intermedia, los tráficos originados en EE.UU. y Sudáfrica fueron cubiertos en un 24%. El principal suministrador de cok, EE.UU., fue también el principal transportista ya que desplazó el 80% del total importado, dejando el 20% restante, unas 70.000 tm., al pabellón nacional.

En el capítulo de cereales y oleaginosas, el maíz y el sorgo aparecen cubiertos en un 100% puesto que se trata de comercio de Estado; la cebada, importada de países de la CEE, sólo fue transportada en un 27%, y las habas de soja americanas en un 16%.

Finalmente, en el marco de la consideración de

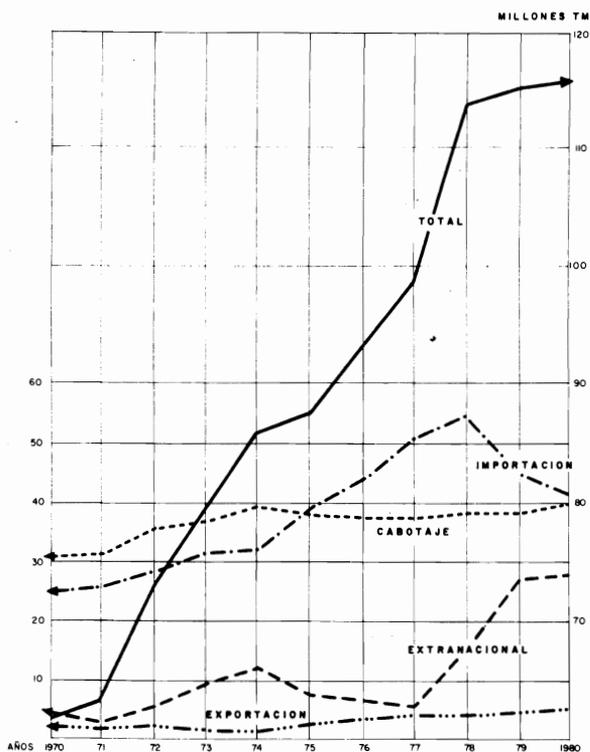


Fig. 2. Tonelaje transportado por la flota mercante española en década de 1970.

los epígrafes más importantes, el tráfico de fosfatos marroquíes, unos 2,5 millones de tm., fue cubierto en su totalidad por el pabellón español, quedando sin cubrir cantidades marginales procedentes de EE.UU.

Sin poder precisar las diferentes rúbricas por falta de información, parece ser que las exportaciones se encuentran cubiertas por nuestra flota sólo en un 19%, y por lo que se refiere a la penetración de ésta en tráficos extranacionales, se ha señalado

con anterioridad la escasa cuantía de los acarreo del pabellón nacional en tal campo, pudiendo considerarse como un fenómeno circunstancial el «tirón» de los años 1978 y 1979, que obedece a una presencia episódica de nuestros petroleros en el transporte entre terceros países, hecho que de rebote ha dejado sin cobertura las importaciones nacionales de crudos, por lo que las divisas que entran por un lado salen por otro.— RAMON ALVARGONZALEZ RODRIGUEZ.

LAS SOCIEDADES DE CAZADORES EN ASTURIAS. UN EJEMPLO DE LAS ESTRATEGIAS PARA LA DEFENSA DEL ESPACIO RURAL DE LA INVASION URBANA

A raíz del reciente desarrollo urbano, el espacio rural ha conocido un importante incremento del número de actividades que en él se desarrollan, actividades que, generalmente, son un reflejo de la situación de dependencia en que se halla respecto a los centros urbanos dominantes. De entre estas actividades, las vinculadas al ocio ocupan un lugar principal, siendo objeto de una demanda relativamente alta por parte de los habitantes urbanos, desde el momento en que estos han visto cómo se incrementaba su tiempo libre, sus rentas y sus posibilidades de desplazamiento.

En este contexto de relaciones campo - ciudad debe analizarse la caza, no por el hecho de tratarse de una actividad nueva en el medio rural surgida con el proceso de urbanización, sino por el cambio que éste ha impuesto al sentido tradicional de su práctica.

La caza recreativa ha dejado de ser una actividad restringida a los elementos sociales más acomodados para extenderse a amplias capas de la población, lo que ha llevado anejo un considerable aumento de la presión ejercida sobre las especies y las zonas cinegéticas, y de los conflictos derivados de la concurrencia de usos del suelo distintos. Una vez que la invasión del espacio rural adquiere caracteres alarmantes aparecen una serie de mecanismos de resistencia, estrategias de defensa del espacio rural ante aquella, por parte de la población autóctona, acciones que no sólo tienen como objeto proteger la práctica del ocio (de hecho no es una actividad que se pueda considerar muy extendida entre los habitantes del campo), sino, y quizás fundamentalmente, reafirmar el derecho de propiedad sobre el espacio.

En este sentido se orienta esta nota, en la que se trata de dejar constancia de la existencia de estos mecanismos de defensa en el espacio rural asturiano ante las proporciones que ha adquirido la caza en los últimos años, defensa que se plasma en la reciente proliferación de sociedades locales de cazadores que, junto a los objetivos comunes a todo tipo de sociedades venatorias (protección y fomento de la caza, aprovechamiento racional de los recursos existentes, etc.), incorporan, abierta o veladamente, unos criterios selectivos a la hora de admitir socios y, por lo tanto, de permitir el acceso al aprovechamiento y disfrute de los espacios cinegéticos.

Esta nota ha sido realizada básicamente a par-

tir de dos fuentes de información, de un lado, una encuesta realizada por la Sección de Caza del Servicio de Producción Forestal de la Consejería de Agricultura del Principado en 1985, a la que con-testaron los responsables de la práctica totalidad de los cotos en activo y, de otro, los expedientes de cotos privados existentes en el mismo organismo. A partir de esta información se ha realizado una primera aproximación al estado en que actualmente se encuentran los cotos de la región para, a continuación, seleccionar de entre ellos un grupo significativo y tratarlo con mayor profundidad.

Han sido finalmente 14 los cotos - sociedades elegidos (número que puede considerarse significativo si tenemos en cuenta, como más adelante veremos, la uniformidad de criterios de selección que manejan, pero que no deja de ser arbitrario por cuanto se han tomado aquellos que disponían de una documentación más completa y accesible), procediéndose después al análisis de los estatutos de cada uno de ellos, particularmente los capítulos referidos a los socios, para, a partir de ahí, tratar de observar las estrategias de defensa orientadas a frenar la invasión indiscriminada del espacio rural.

1. Breve historia de los espacios de caza en Asturias

En consonancia con lo que hasta aquí se ha venido diciendo es lógico que el acotado de espacios para cazar no haya tenido especial relevancia hasta el momento en que el proceso de urbanización creó las condiciones necesarias para que se diera un aumento significativo de la demanda.

Hasta la década de los sesenta la mayor parte del territorio rural asturiano permaneció como un espacio donde la caza podía ser practicada sin más requisito que disponer de licencia y observar los periodos de veda establecidos; las únicas zonas acotadas obedecían bien al interés por parte de la Administración de preservar espacios de especial calidad ecológica, bien a operaciones realizadas por algunas personas, generalmente residentes en la capital y de clases sociales acomodadas, que privatizaron el aprovechamiento cinegético de zonas con especiales aptitudes, limítrofes por lo demás con las anteriores, y que podrían considerarse como el punto intermedio entre la concepción de la caza recreativa a la antigua usanza y el sentido que posteriormente