

**Congreso Internacional**

**“TERRITORIOS, COOPERACIÓN Y DESARROLLO SOSTENIBLE”**

**Cáceres, 27, 28 y 29 de octubre de 2003**

## **LA COOPERACIÓN GALICIA – ASTURIAS: LA RÍA DEL EO COMO EJE ARTICULADOR**

Por Marcos Río Otero  
Universidad de Santiago de Compostela

### **1. LAS RELACIONES GALICIA – ASTURIAS A LO LARGO DEL TIEMPO**

La actual división autonómica, heredera de un largo pasado histórico de dos áreas bien definidas y diferenciadas, ha traído consigo una serie de relaciones internas entre Galicia y Asturias, que desde siempre han sido intensas y controvertidas, tanto desde el punto de vista económico como político-social.

Las relaciones de vecindad entre Galicia y Asturias, el desarrollo de las comunicaciones y toda una serie de flujos entre ambas han posibilitado que se hayan llevado a cabo proyectos en común que, no obstante, no se han plasmado hasta épocas relativamente recientes.

La división provincial de Javier de Burgos dejaba del lado asturiano territorios muy vinculados a la región gallega, las tierras del Valle del Eo y las del Valle del Navia, de cultura, lengua y tradiciones afines a Galicia, pero con una identidad propia, que se ha ido afianzando con el paso de los años. Parte de lo que se conoce en ciertos círculos culturales y políticos como “Galicia Irrendenta”, está hoy incluida en la Comunidad Autónoma Asturiana y es objeto de estudio de este artículo.

El porqué de la elección de la Ría de Ribadeo como área de estudio para la cooperación entre Galicia y Asturias no es aleatoria, ya que responde a motivos de estrecha vinculación entre las dos comunidades. Asturias y Galicia tienen un límite mucho más amplio, sin embargo, las relaciones entre ellas son menos intensas que en esta zona.

Desde principios del siglo XX y, fundamentalmente, desde 1950, la emigración que afectó a la práctica totalidad de la provincia de Lugo, incluyendo a la comarca costera de A Mariña, la más dinámica, la emigración a los centros de desarrollo industrial del centro de Asturias (Gijón, Avilés y Oviedo), fue muy

considerable. Desde los años 1970 la tendencia se invirtió, de manera que fue la costa lucense la que se convirtió en polo de atracción de la mano de obra cualificada, de procedencia asturiana, que se empleaba en las dinámicas villas costeras como Burela, San Cibrao, Viveiro<sup>1</sup>, Foz... que en esos momentos comenzaban a desarrollarse.

Hasta el año 1987, fecha en la que se construye el famoso “Ponte dos Santos” (Puente de los Santos) sobre la ría de Ribadeo, y que comunicaba directamente Galicia con Asturias sin necesidad de bordear la costa, las relaciones entre gallegos y asturianos eran mucho más tenues. Desde esa fecha, los flujos económicos se intensificaron, apreciándose claramente en el desarrollo del principal núcleo urbano de la zona, Ribadeo<sup>2</sup>.

En 1993 se produjo otro hecho, rodeado de gran polémica, de gran interés en las relaciones Galicia – Asturias. Se trataba de la ampliación del puerto pesquero y deportivo de Ribadeo. Esta ampliación, por parte de la entidad Portos de Galicia, trajo consigo la desviación de las corrientes marinas en el interior de la ría, motivo por el que llegaron las consiguientes protestas por parte de los pequeños puertos asturianos de Figueiras y Castropol, que achacaban a esta ampliación, la formación de barras arenosas y la reducción del calado de sus puertos. Este hecho ya había sido denunciado desde 1987, aunque los efectos de la construcción del puente no estaban del todo claros.

Durante los años 1990 se fueron aplicando las iniciativas comunitarias Leader I y Leader II a la denominada “Comarca Oscos Eo” (Fig. 1), integrada por los municipios asturianos de Castropol, San Martín de Oscos, Santa Eulalia de Oscos, Taramundi, Vegadeo y Villanueva de Oscos<sup>3</sup>”. Por otra parte, Taramundi inició sus andanzas en el desarrollo rural en 1990 con una apuesta por el turismo natural, la creación de infraestructuras de alojamiento, rutas señalizadas, recuperación del patrimonio arquitectónico, aprovechamiento de los recursos (agroalimentarios, paisajísticos, tradiciones, folclore, etc.).

Estos programas Leader tuvieron una gran repercusión a nivel turístico, medioambiental y patrimonial. Así mismo se mejoraron las infraestructuras de comunicación, se generó empleo y se mejoraron las rentas de las familias, hasta el punto de llegar a fijar población activa en los distintos municipios. Se trató, por tanto, de una iniciativa positiva a nivel general.

Pero lo que hay que restallar es que solamente se ha producido en el ámbito asturiano, ya que los municipios gallegos quedaron al margen de la aplicación de

---

<sup>1</sup> DURÁN VILLA, F.R. (1983). *Viveiro, achegamento á realidade dun núcleo urbano galego*. Xunta de Galicia, Consellería da Presidencia. Pp. 102-103.

<sup>2</sup> RÍO OTERO, M.A. (2001). *O Crecemento das pequenas cidades costeiras lucenses a través da óptica da planificación urbana (Tesina de doctorado, inédita)*. Universidad de Santiago de Compostela. Pp. 198.

<sup>3</sup> CEDER OSCOS – EO (2001). *Iniciativas comunitarias Leader en España*.

estos programas. Algunos intentos de desarrollo rural en A Pontenova (municipio vecino de Taramundi) no tuvieron el calado del área “Oscos – Eo”.

Desde mediados de los años 1990 Asturias ha ido de forma individual y sin contar con apenas colaboración por parte de la vecina Galicia, declarando una serie de parques naturales y espacios protegidos. La Ría del Eo es uno de los más emblemáticos, ya que, aparte de ser compartida por ambas, posee un sistema intermareal peculiar, habitado por numerosas especies de aves. Esta inclusión de las marismas de la Ría del Eo en la red de espacios protegidos de Asturias se vio contestado, por su parte, por la Xunta de Galicia, que creó, poco después, un órgano muy similar. Por tanto, la protección de la Ría del Eo quedaba dividida entre dos administraciones.

**FIG. 1. LOCALIZACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DE LA COMARCA “OSCOS-EO”**



FUENTE: Elaboración propia

## 2. EL LEADER INTERAUTONÓMICO “PONTE DOS SANTOS” Y LA COOPERACIÓN ACTUAL ENTRE AMBAS COMUNIDADES

Desde la finalización de los sucesivos, el planteamiento de seguir con las ayudas externas de la Unión Europea, por parte de la comarca de “Oscos – Eo”, cambió de forma sustancial. Ya no se pretendía llevar a cabo un desarrollo rural unilateral, sino que era necesario una colaboración conjunta para mejorar el espacio de conexión entre Galicia y Asturias.

El Leader Interautonómico “Ponte dos Santos” es una acción conjunta planteada por las dos administraciones autonómicas, persiguiendo un objetivo: el desarrollo rural de la zona comprendida en los entornos de la ría del Eo.

La iniciativa, aprobada en 2002, y que supone una gran innovación en la cooperación interautonómica, ya que hasta ahora no se habían llevado a cabo propuestas conjuntas entre las dos administraciones regionales, representará una inversión de más de 10 millones de euros (Fig. 2).

La pretensión es, como en todas las iniciativas Leader anteriores concedidas a “Oscos-Eo”, fomentar el desarrollo rural en todas sus manifestaciones: creación de empleo, desarrollo del turismo, protección medioambiental, programa especial para la mujer, nuevas infraestructuras, etc. Los fondos provienen, en su mayor medida, de la Unión Europea, aunque siempre están presentes los autonómicos y la iniciativa local.

### **FIG. 2: GRUPOS DE ACCIÓN LOCAL E INICIATIVAS COMUNITARIAS CONCEDIDAS EN LA ZONA DE LA RÍA DEL EO (2002)**



FUENTE: Elaboración propia a través de los datos de la “Axencia Galega de Desenvolvemento Local (AGADER)”. Xunta de Galicia.

En cuanto a la protección medioambiental, uno de los puntos que cabe destacar en esta iniciativa, ya se ha dicho que ambas administraciones han llevado a cabo proyectos unilaterales de protección: por una parte, el Principado ha declarado como “Reserva Natural Parcial” la zona que le corresponde administrativamente, perteneciente a los municipios de Castropol y Vegadeo<sup>4</sup>, mientras que la Xunta de Galicia ha hecho lo propio con la suya, declarando la Ría del Eo como Espacio Natural en Régimen de Protección General, incluido en la Red Natura 2000 del gobierno autonómico.

No han faltado problemas que se sumen a la ya difícil colaboración entre dos administraciones regionales, aún más, gobernadas por partidos políticos diferentes (PP en Galicia y PSOE en Asturias). Muchos han tildado a este proyecto Leader Interautonómico como una ruptura de la comarca de Oscos-Eo (de la que Castropol formaba parte), que desde finales de los años 1980 ha sido un bloque conjunto en los programas de desarrollo rural.

<sup>4</sup> Gran Atlas del Principado de Asturias. Oviedo, 1997.

Los enfrentamientos entre los distintos alcaldes de Oscos-Eo y el de Castropol, así como el propio gobierno regional asturiano y la entidad castropolense están causando un cierto freno al desarrollo de la iniciativa.

### 3. LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO: LAS POLÉMICAS SOBRE SU TRAZADO

La Cornisa cantábrica, como eje económico es un espacio poco estructurado desde el punto de vista de las comunicaciones. Hoy día, existen aún grandes vacíos infraestructurales en determinadas áreas en lo que se refiere a vías de alta capacidad (autopistas, autovías y vías rápidas).

La parte oriental de la cornisa está bastante bien comunicada, ya que se trata de un espacio más dinámico desde el punto de vista de la industria y el comercio. Euskadi, como región de pasado industrial y hoy volcada con el sector terciario, posee buenas infraestructuras de comunicación interna y externa (conexión directa con Madrid y Francia a través de la N-I, y A-8 y conexión con Barcelona a través del Eje del Ebro, A-68).

La Autovía del Cantábrico tiene, en el año 2003, tramos en construcción, especialmente en la parte oriental de Asturias, mientras que en el área occidental y en Galicia los trabajos aún no han comenzado. El Plan de Infraestructuras del Estado 2000-2007 contempla el trazado de esta vía<sup>5</sup>.

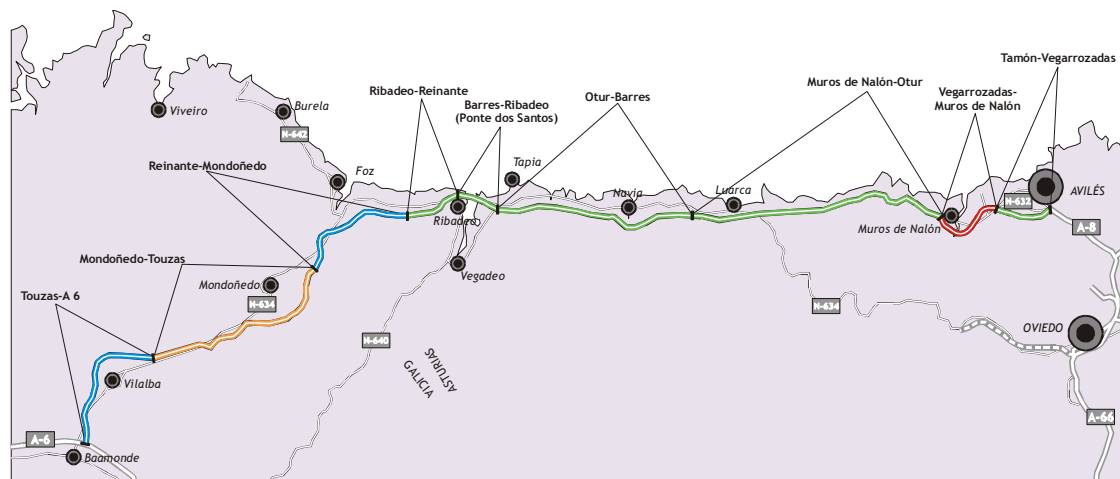
El trazado final de la Autovía del Cantábrico pretende unir la ciudad de Avilés con la A-6 (A Coruña – Madrid), con el menor recorrido posible y con el menor coste. Por tanto, estaríamos ante una vía que pretende seguir, prácticamente en paralelo, a las carreteras N-634 y N-632, con las distintas variantes a las principales villas y con el problema añadido de salvar la barrera montañosa que imponen las sierras septentrionales gallegas. Los estudios y las licitaciones se remontan ya al año 1995, con las consecuentes informaciones públicas, estudios de impacto ambiental, etc.

En estos momentos, a finales del 2003, los trabajos de construcción de la Autovía del Cantábrico se localizan el tramo Vegarrozadas – Muros de Nalón, en Asturias. El resto de los trazados están en período de licitación o bien a punto de comenzarse, por tanto, la lentitud es una tónica general a la construcción de esta vía. (Fig. 3).

### **FIG. 3. TRAZADO Y ESTADO ACTUAL DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO EN ASTURIAS Y GALICIA (2003)**

---

<sup>5</sup> MINISTERIO DE FOMENTO (2003). *Plan de Infraestructuras del Estado. 2000-2007*.



- En construcción
- En redacción de proyecto de construcción
- Aprobado el estudio informativo
- En licitación del proyecto de construcción

FUENTE: Elaboración propia y Ministerio de Fomento (2003)

Este trazado ha venido rodeado de una gran polémica con protestas continuas desde los distintos colectivos (afectados, vecinos, comerciantes, ecologistas, alcaldes, etc.) de la comunidad gallega y del Principado.

En Galicia, las asociaciones de alcaldes de A Mariña (norte de Lugo) y Ferrolterra (norte de A Coruña) proponían un trazado alternativo, que uniese Avilés con Ferrol siguiendo la línea litoral, proyecto rechazado por parte del Ministerio de Fomento. Las manifestaciones en contra del trazado interior de la autovía fueron muchas y muy importantes en estos dos espacios, Ferrol y los municipios de la costa lucense. Durante el año 2000 y el 2001 se sucedieron manifestaciones para reclamar el trazado costero.

El malestar entre los habitantes y los regidores de los distintos ayuntamientos fue “contentado” por parte de la administración regional gallega, con el proyecto de la Vía de Alta Capacidad “Ferrol – Barreiros”, una especie de Corredor Rápido que unirá la ciudad departamental con la Autovía del Cantábrico, con una distancia de unos 150 km. Otro trazado alternativo que se proponía era: Avilés – Tapia – Vegadeo – Lugo, rechazado, así mismo, por parte del Estado.

En el Principado también se barajaron varias posibilidades de paso de la autovía, entre las cuales destaca el tramo por Vegadeo, situado en el fondo de la ría, hecho del que se beneficiaría esta villa. No obstante, Fomento descartó esta posibilidad por ser más costosa y presentar un mayor impacto ambiental. Las

protestas también se hicieron notar, con numerosos cortes en la N-634, en el Puente de los Santos, alegándose ciertas irregularidades en los proyectos de obra.

El trazado más complicado de la Autovía, si cabe, es el Puente de los Santos. Fomento pretende “desdoblar” la vía sobre la ría y construir dos carriles más, aprovechando la infraestructura preexistente, sin tener que construir otro puente, objetivo que perseguía el Principado, dado el elevado coste ambiental que supondría.

En todo este proceso, que arranca ya desde 1995 y se prolonga hasta hoy día, los gobiernos regionales de ambas comunidades han tendido siempre hacia un acercamiento, bien sea para evitar masivas protestas entre los afectados por el paso de la autovía, bien por intentar hacer una política lo más coherente posible. De todas formas, ha habido diferencias entre ambos: por una parte, el gobierno gallego siempre ha estado de acuerdo con el trazado ofrecido por Fomento, mientras que el asturiano ha ofrecido vías alternativas.

#### 4. CONCLUSIONES

En esta comunicación lo que se ha pretendido es llegar a una serie de conclusiones sobre la colaboración interregional entre Galicia y Asturias:

- Siempre se ha tendido a realizar proyectos de forma unilateral, aunque se persiguiese el mismo objetivo. Asturias casi siempre ha ido por delante en proyectos de tipo medioambiental, turístico y de desarrollo rural, tal y como se puede ver en los planes Leader de Oscos - Eo
- La colaboración no siempre ha sido posible, aunque el acercamiento actual, siempre con mediación de entes administrativos superiores (Estado y Unión Europea), es posible
- Las diferencias partidistas y localistas son una merma a la colaboración, creando un clima de crispación y enfrentamiento que imposibilita el desarrollo de proyectos comunes.
- La ría del Eo podría ser un espacio de gran vitalidad en el futuro. Se trataría de un importante nodo de comunicaciones en el cantábrico occidental con el paso de la Autovía del Cantábrico y el futuro AVE Ferrol – Bilbao.
- En estos momentos, y después de la Crisis del Prestige, se están intentando acelerar los trabajos de construcción de la Autovía del Cantábrico y la comunicación de la Cornisa Cantábrica a través de la alta velocidad.
- Los proyectos de desarrollo rural de la ría del Eo con el Leader Interautonómico “Ponte dos Santos” deben de motivar a la población de ambas orillas para la realización de acciones conjuntas, evitando las

diferencias partidistas, localistas y los regionalismos exacerbados que conducen a enfrentamientos infructuosos.

- Ribadeo, como centro rector de este espacio, podría ejercer como núcleo urbano captador de iniciativas y proyectos innovadores para modernizar esta área.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- *Mapa Oficial de Carreteras del Estado* (2003). Ministerio de Fomento
- *Guía de Espacios Naturales, Rutas Turísticas y Vías Verdes* (2003). Ministerio de Fomento.
- Prensa diaria: *La Nueva España, La Voz de Asturias, La Voz de Galicia, El Correo Gallego, Diario de Ferrol, El Progreso*
- DURÁN VILLA et. Al. (1983). *Viveiro, achegamento á realidade dun núcleo urbano galego*. Xunta de Galicia, Consellería da presidencia.
- RÍO OTERO, M.A. (2001). *O Crecemento das pequenas cidades costeiras lucenses a través da óptica da planificación urbana* (Tesina de doctorado, inédita). Universidad de Santiago de Compostela.
- CEDER OSCOS – EO (2001). *Iniciativas Comunitarias Leader en España*.
- *Gran Atlas del Principado de Asturias*. Oviedo, 1997.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2003). *Plan de Infraestructuras del Estado. 2000-2007*.