

La Eurorregión Galicia-norte de Portugal: una aproximación a la movilidad en el contexto ibérico

The Eurorregio Galicia-Northern Portugal: a look to mobility from the Iberian context

JOSÉ LUIS PALMEIRO PIÑEIRO¹

Y

MIGUEL PAZOS OTÓN

INTRODUCCIÓN

Este artículo, centrado en el espacio fronterizo gallego-portugués, pretende ofrecer una visión global y un análisis crítico sobre las transformaciones recientes operadas en el ámbito de la movilidad transfronteriza como resultado del progresivo proceso de construcción europea. El punto de partida será el análisis del papel de la apertura fronteriza y de la mejora de las condiciones del transporte a uno y otro lado del río Miño y la denominada "Raia Seca", en las relaciones estratégicas y funcionales entre los principales centros urbanos gallegos y portugueses.

La metodología se basa en el tratamiento de los datos que nos ofrece el Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP). A partir de ellos es posible estudiar los efectos observables del proceso de construcción europea sobre los contactos económicos y personales entre los dos lados de la frontera. Es preciso señalar el papel y la posición que ocupan las diferentes comarcas fronterizas gallegas y portuguesas en el sistema urbano y dentro de la red de transportes euro-regional, y la posición relativa de la Eurorregión en el contexto ibérico y europeo. Debemos tener en cuenta que para

1. Este artículo se ha realizado en el marco del Programa María Barbeito de ayudas a contratos predoctorales de formación de doctores (Programa de Recursos Humanos del PGI-DIT, Dirección Xeral de I+D+i, Consellaría de Industria, Xunta de Galicia).

ciertos datos el OTEP sólo tiene en cuenta los pasos fronterizos más importantes que, en nuestro caso, son dos: sobre todo Tui-Valença y Verín-Vila Verde da Raia.

Desde una perspectiva teórica, a la hora de tratar un tema que tiene que ver con una dimensión transfronteriza es preciso demarcar el ámbito territorial de referencia a partir de diversas lógicas territoriales (Van Houtum, 1998):

- Una lógica *institucional* (Eurorregiones, comunidades de trabajo, asociaciones de municipios, consorcios, etc.).
- Una lógica que responde a las *iniciativas de cooperación transfronteriza*, que puede aplicarse a territorios pequeños en ámbitos como agricultura y ganadería, a espacios un poco mayores si tratamos elementos como el turismo, y a ámbitos más amplios si nos ocupamos de temas como la cultura, la lengua, etc.
- Por último, una lógica propiamente *geográfica* (o geoeconómica) ligada principal, aunque no exclusivamente, a la movilidad y a la accesibilidad a través de la frontera, configurando áreas y espacios de desarrollo axial. Aquí la movilidad, medida a través de los flujos y las matrices origen-destino, se convierte en un magnífico indicador del grado de integración y cohesión de diferentes territorios (Pazos Otón, 2003).

En este trabajo nos ocuparemos esencialmente de esta última lógica territorial, para realizar una aproximación a la accesibilidad y a la movilidad en torno a la frontera gallego-portuguesa. Este espacio transfronterizo es uno de los más interesantes de la Península Ibérica, no sólo por los elevados flujos (tanto de personas como de mercancías) que lo atraviesan diariamente, sino porque Galicia y el Norte de Portugal comparten importantes rasgos históricos, culturales y lingüísticos comunes. La libre circulación de personas en la Unión Europea, que decretó el Tratado de Schengen, dibujó un nuevo escenario donde gallegos y portugueses están encontrando grandes facilidades para el encuentro económico, social y cultural, lo que se pondrá de manifiesto observando la movilidad de las poblaciones de uno y otro lado de la frontera.

En efecto, la frontera física, materializada en filas de automóviles, registros y confiscaciones de pequeñas mercancías que excedían las cantidades legalmente permitidas, es ya un recuerdo del pasado. Así, la relación entre la integración de los Estados peninsulares en las Comunidades Europeas y la aproximación entre Galicia y el Norte de Portugal puede ser medida a través

de los puentes que cruzan el río Miño. Antes de 1986 sólo había un puente, el diseñado por la escuela de Eiffel para el paso de automóviles y trenes, e inaugurado en 1886. Poco más de un siglo después, cuatro nuevos puentes unen los territorios miñotos: Monçao-Salvatera desde 1987, Melgaço-Arbo desde 1998, la vía rápida Valença-Tui desde 1993 y Vilanova de Cerveira-Goñán desde 2004.

TRANSPORTE, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD: UN APUNTE TEÓRICO

Transporte y movilidad son dos conceptos teóricos con importantes semejanzas, pero a la vez presentan importantes diferencias. El primero de estos conceptos, transporte, es el que goza de una mayor tradición en Geografía, y hace alusión a una importante actividad económica, que desempeña un papel clave como demanda derivada, permitiendo el desplazamiento de personas y mercancías a través del espacio geográfico (Bamford y Robinson, 1978).

El estudio del transporte (y en concreto de la Geografía del Transporte) tuvo desde el primer momento una dimensión predominantemente económica. Se entendía que era una actividad clave para la realización de intercambios económicos y para el buen funcionamiento del sistema, y por ello se estudiaba tanto el transporte de pasajeros como el de mercancías. Incluso podemos decir que se prestaba más atención al segundo, en tanto en cuanto que en un contexto positivista expresaba muy bien las relaciones que se establecían entre los territorios (dependencia, igualdad, superioridad, etcétera).

A finales de los años setenta, la apuesta por el automóvil privado como modo fundamental de transporte, que se venía realizando en Estados Unidos ya desde los años treinta, provoca una crisis de estos planteamientos teóricos. Comienzan a ser visibles una serie de inconvenientes o externalidades vinculadas al transporte (Himanen, Lee-Gosselin y Perrels, 2005). La contaminación ambiental, el ruido, el espacio ocupado por infraestructuras y, sobre todo, la congestión, se perciben ya como grandes problemas (Buchanan, 1973). Teóricos y estudiosos de estas cuestiones comienzan, por lo tanto, a volver sus miradas hacia enfoques más sostenibles. Poco a poco va generalizándose la idea de la necesidad de recuperar el importante papel que habían tenido los modos de transporte públicos antes de la llegada del automóvil. Frente a los enfoques basados en la oferta, ahora se intentará analizar la demanda de movilidad de la población, con el fin de caracterizar los principales patrones y hábitos diarios de las personas.

La palabra movilidad, concepto emergente, designa la capacidad que tienen las personas de desplazarse desde un punto de origen a otro de destino, con el fin de satisfacer un motivo concreto de desplazamiento. Tradicionalmente, se había distinguido entre movilidad obligada (la que se realiza al centro de trabajo o estudios) y no obligada, aunque hoy en día estos límites son mucho más difusos. En la movilidad desempeña un papel el modo de transporte empleado, que es función no sólo de la oferta existente en un espacio y un lugar concreto, sino también de las características personales de la persona o grupo social analizado (Leinbach, 2000).

En una sociedad donde todo cambia rápidamente, y en donde las mejoras en los medios e infraestructuras de transporte han sido espectaculares en las últimas décadas, el espacio se comprime y se encoge. Las distancias ya no se miden en kilómetros, sino en tiempo (Gutiérrez Puebla, 1998). Contar con una buena carretera o con la posibilidad de utilizar un ferrocarril de cercanías que evite los atascos de los orbitales de una gran ciudad marca la diferencia. Aparecen espacios accesibles y espacios menos accesibles. La accesibilidad, entendida como la facilidad con que se puede alcanzar un punto A desde otro punto B cobra la máxima importancia, y varía en función de múltiples elementos (Handy, 1997). Además, se puede afirmar que existe una estrecha relación entre el desarrollo económico y social y las mejoras en accesibilidad y movilidad.

El incremento pasado de la movilidad no se ha producido homogéneamente, en cuanto a la participación de los diferentes modos, absorbiendo la carretera la mayor parte de la nueva movilidad durante las últimas décadas. Si bien a mediados del siglo pasado el ferrocarril era en España el modo de transporte predominante tanto para viajeros (60%) como para mercancías (36%), esta posición ha sido ocupada por el transporte por carretera, con una participación modal de casi el 90% en el transporte de viajeros y un 80% en el caso de mercancías. También es interesante destacar el fuerte incremento experimentado por el transporte aéreo, sobre todo en el caso del transporte de viajeros.

En el contexto ibérico, el mayor crecimiento de la movilidad total se produjo en la década de los sesenta, y el menor en la de los ochenta, notándose una reactivación en la última década. Esto se debe, en gran medida, al despunte de los viajeros transportados en turismos desde 1960, como consecuencia del aumento masivo del automóvil, pasando de 50.000 nuevas matriculaciones en el año 1960 a más de un millón en el año 1999. Es destacable el mantenimiento de unos niveles importantes de tráfico de viajeros en transporte público por carretera (autobuses) desde los años cincuenta y,

especialmente desde finales de los 1970 y principios de los 1980, como respuesta a las necesidades crecientes de movilidad que se estaban demandando desde la clase media española, cada vez más consolidada, consecuencia del periodo de expansión económica 1960/1980 (UPM, 2002).

El ritmo de crecimiento de los tráficos en España desde 1960 se debe, en gran medida, al Plan de Estabilización, a los Planes de Desarrollo Económico y Social (1964-75) y al Plan General de Carreteras de 1961. Se daban, así, las condiciones necesarias para el lanzamiento de los tráficos a través del impulso que estos Planes dieron a las relaciones comerciales (que habrían de traducirse en relaciones físicas de transporte) y a la integración con el exterior como fórmulas para potenciar la economía del país.

El descenso significativo en el número de turistas y en la cifras de movilidad experimentado entre 1981 y 1984 en España se corresponde al momento en que España sufrió más duramente (y con retraso) el efecto de las dos crisis energéticas de 1973 y 1979. Desde 1986 los tráficos recuperan de nuevo porcentajes de crecimiento importantes del signo de los que se produjeron entre 1960 y 1980. Recordemos que 1986 es el año en que España ingresa en la ahora Unión Europea, iniciando así el camino hacia la apertura total en las relaciones de transporte. De este modo, las cifras de movilidad por carretera se recuperan para alcanzar máximos históricos en el periodo 1994-1999. En tiempos más recientes, el Plan de Infraestructuras 2000-2007, debe significar un incremento de la movilidad de viajeros por este medio de transporte. Sin embargo, el nuevo modelo ferroviario y las nuevas líneas de alta velocidad, así como el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo de la intermodalidad deberían contribuir a lograr un mejor reparto de la movilidad.

Se puede hablar de transporte transfronterizo, entendiendo como tal el volumen de actividad económica que resulta de los desplazamientos de personas y mercancías a uno y otro lado de la frontera. También se puede hacer referencia a esta expresión en relación con la provisión de infraestructuras de transporte (carreteras y ferrocarril, sobre todo) que garantizan la unión de los territorios a uno y otro lado de la frontera. Sin embargo, desde nuestro punto de vista, a nivel geográfico es más conveniente hablar de movilidad y accesibilidad transfronterizas.

La movilidad transfronteriza implica el análisis de los flujos de personas a ambos lados de la frontera. En el escenario post-Schengen, la movilidad entre España y Portugal es ya completamente libre. Ello permite que ciudadanos españoles puedan cruzar a diario la frontera para ir a trabajar a Portugal, y a la inversa. Al mismo tiempo, se facilita la realización

de desplazamientos por diversos motivos (estudios, salud, ocio, compras, etc), con lo cual aumenta la interacción económica y social entre las regiones de frontera y entre los dos países. La movilidad, por lo tanto, tiene importantes implicaciones económicas, sociales, culturales y simbólicas (Urry, 1999). En cuanto a la accesibilidad, como se deduce de lo que se ha expuesto, expresa la facilidad con que se realizan estos desplazamientos a uno y otro lado de la frontera. En las últimas décadas, como veremos, los cambios han sido espectaculares, lo que redundará en un aumento de la movilidad y, por supuesto, de la integración y cohesión a uno y otro lado de la raya.

SITUACIÓN DE LA FRONTERA GALICIA-PORTUGAL EN EL CONTEXTO DE LA MOVILIDAD TRANSFRONTERIZA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

La Península Ibérica ha sufrido durante mucho tiempo las consecuencias de su alejamiento de los grandes centros económicos europeos. En el momento de su adhesión a la Unión Europea en 1986, España y Portugal contaban con una red de transporte deficiente e insuficientemente conectada con las infraestructuras de los países vecinos. Con la ayuda del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y del Fondo de Cohesión, desde ese momento las autoridades españolas y portuguesas han modernizado considerablemente la red de carreteras y, en menor medida, de ferrocarril. Gran parte de los dos países está cubierta por las orientaciones de la red transeuropea de transportes, destinada a consolidar el Mercado Único y a mejorar el desarrollo y la cohesión económica y social a escala europea.

La adhesión de los dos países a la Comunidad en 1986 aceleró la apertura de su economía. Gracias al aumento de los intercambios comerciales con el resto del continente, España y Portugal registraron durante la segunda mitad de los ochenta y la década de los noventa fuertes crecimientos económicos. Sin embargo, a pesar de los avances registrados y, sobre todo en comparación con el resto de Europa, las infraestructuras de transporte tienen aún un considerable margen de mejora. Si se considera la superficie del territorio y su población, la red de carreteras española figura entre las menos desarrolladas de Europa, aun cuando cuente con más autopistas que la media. Asimismo, la red de ferrocarriles es mucho menos extensa que en el resto de la Unión. Igualmente, se echan en falta los tramos de doble vía y las vías electrificadas, que facilitan la movilidad y mejoran notablemente la accesibilidad y conectividad territorial.

Durante el periodo de aplicación de las ayudas regionales 2000-2006, que está llegando a su fin, la estrategia de desarrollo establecida en el marco del Objetivo nº 1 prevé también nuevas mejoras de las redes interregionales e intrarregionales, la conexión de las redes regionales con las grandes redes europeas de transporte y la creación de nuevas infraestructuras aeroportuarias. En esta situación, las áreas de frontera están recibiendo una atención especial desde Bruselas, gracias a dotaciones presupuestarias (Redes Transeuropeas) o programas concretos que fomentan la cooperación transnacional en áreas de frontera (Interreg).

Pero esta nueva atención que se presta a los espacios de frontera desde la Unión Europea, con el fin de estimular la cohesión territorial mediante la cooperación de territorios vecinos, no implica ni mucho menos que todas las fronteras terrestres gocen del mismo dinamismo. La importancia de los pasos fronterizos y de la interrelación entre áreas fronterizas se puede estudiar a partir de los flujos de movilidad que nos encontramos en ellas. Así, los principales pasos fronterizos siguen siendo, por lo general, aquellos que han canalizado la mayor parte de los flujos a lo largo de la Historia. Esta escasa incidencia de las políticas europeas en el campo de los transportes transfronterizos se debe a la ausencia de competencias claras de la Unión en materia de ordenación del territorio, además de los efectos de la compartimentación sectorial de las políticas comunitarias provocada por barreras institucionales y administrativas, que son obstáculos mayores a la realización de los objetivos de las Redes Transeuropeas de Transporte (Baudelle *et al.*, 2002).

Así, actualmente, en la Península Ibérica los principales pasos (de personas y mercancías) se encuentran en las áreas costeras de la frontera franco-española: Irún-Hendaia, en primer lugar, La Jonquera-El Pertús (carretera) y Cervera del Rosselló-Port Bou (ferrocarril). Secundariamente, existen flujos de gran importancia en torno al Principado de Andorra. En estos pasos de frontera existe un fuerte impacto de la movilidad laboral, pero sin llegar en ningún caso a los niveles de otras fronteras europeas (entre las que destacan las fronteras Francia-Bélgica, Bélgica-Holanda, Holanda-Luxemburgo, Francia-Alemania o Francia-Suiza).

La frontera hispano-portuguesa, por su parte, registra unos flujos menos importantes, como corresponde a un espacio situado en una posición claramente periférica en el contexto europeo, y a las circunstancias históricas de ambos países. Es necesario tener en cuenta que España y Portugal, recelosos históricamente el uno del otro, tendieron a marginar y olvidar una gran parte de la frontera común, en una franja de varias

decenas de kilómetros a partir de la propia “raya” (el proceso es muy visible en el tramo castellano y extremeño de la frontera).

A pesar de esto último, los datos de evolución de la movilidad más recientes (2000-2005) apuntan un aumento del flujo medio anual de pasajeros a través de la frontera hispano-portuguesa del 9,8%. Aumenta, sobre todo, el tráfico de viajeros por carretera (35%) y en avión (21,4%), disminuyendo significativamente los modos fluvial y ferroviario entre los años 2004 y 2005. Entre 2004 y 2005, se estimó un crecimiento de cerca del 35% en el número de pasajeros que cruzaron las carreteras fronterizas en ambos sentidos. En el transporte de mercancías, aumentan los volúmenes transportados por carretera (11,1%) y por vía marítima (9,9%). Los volúmenes de mercancías transportados en ferrocarril experimentaron un descenso del 1,2% en el mismo periodo (2000-2005). En los años más recientes, 2004-2005, sólo el modo marítimo experimentó una evolución favorable (16,2%). Además, las transacciones comerciales de ambos países con otros estados de la Unión Europea aumentan de forma continuada.

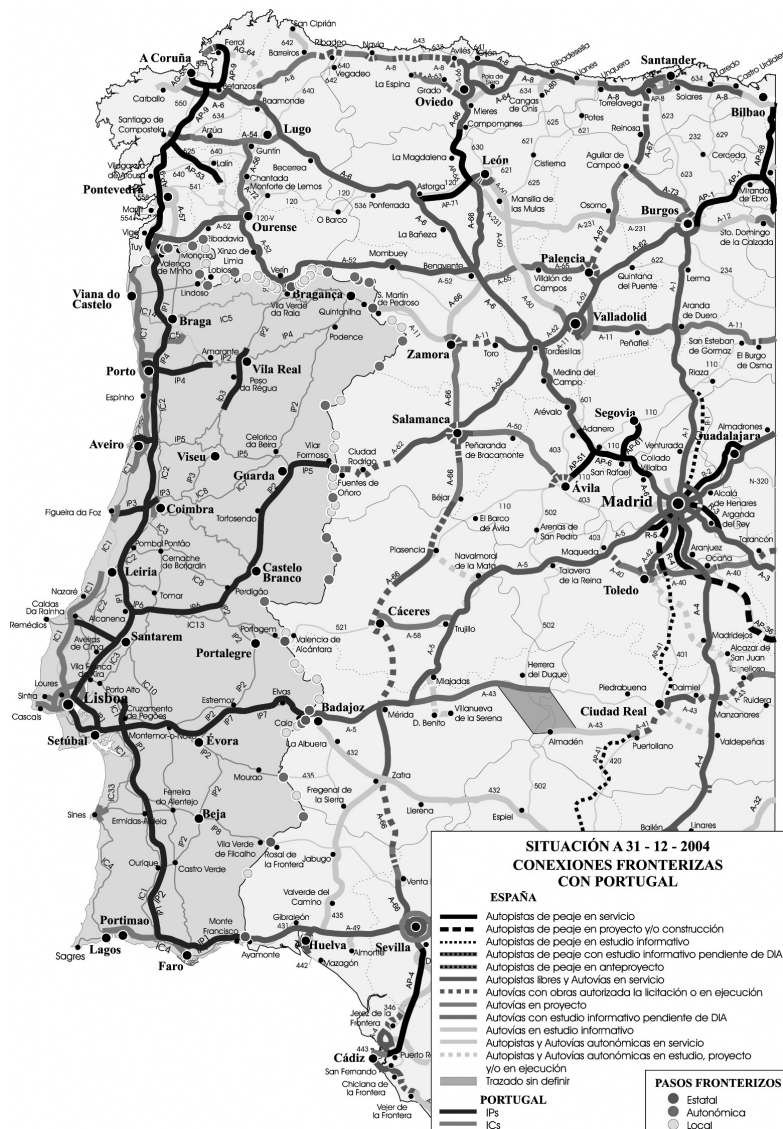
Centrándonos en la frontera luso-gallega, podemos detectar singularidades que la convierten en un excelente laboratorio para la cooperación interregional europea. Se trata de la zona fronteriza más poblada entre España y Portugal, donde existen evidentes afinidades culturales y lingüísticas entre las regiones y ha sido la primera en contar con conexión por autopista, desde 1998, a través del puente Tui-Valença. Además, es la frontera que cuenta con un tráfico medio diario más elevado, concentrando un 46,48% de los automóviles y camiones que circulan entre Portugal y España. Por Valença entraron en Portugal en 2001 el 34% de los visitantes totales por carretera. Por Tui entraron en España el 7,4% de los visitantes por la misma vía. Estos datos recientes adquieren mayor relevancia si tenemos en cuenta que, en 1993, el paso Valença-Tui ocupaba el cuarto lugar en importancia de la frontera por número de viajeros (Eixo Atlántico, 2004).

Movilidad transfronteriza por carretera

De forma general, debemos apuntar que existen entre los dos Estados sesenta lugares de paso por carreteras asfaltadas de competencia municipal, provincial, regional o estatal, con un tráfico total registrado en 2003 de casi 74.000 vehículos diarios. De ellos 63.500 corresponden a la definición de vehículos ligeros, 10.400 vehículos pesados, que a su vez se distribuyen en 10.100 camiones y 300 autobuses. Sin embargo, a la hora de analizar la distribución de estos flujos en los diferentes pasos fronterizos, podemos distinguir

una serie de ejes de paso preferente para personas y mercancías que se corresponden con espacios particularmente interesantes desde el punto de vista de la cohesión económica, social y territorial.

MAPA 1. RED VIARIA TRANSFRONTERIZA Y PUNTOS DE PASO FRONTERIZO A LO LARGO DE LA FRONTERA HISPANO-LUSA



Fuente: OTEP, 2004.

Es preciso señalar el impacto de la litoralidad en la configuración de estos ejes preferentes. Así, al igual que en el caso franco-español, destacan los dos pasos más próximos al mar (Tui-Valença do Minho al Norte y Ayamonte-Vila Real de Santo António al sur). Por otra parte, la posición interior del principal centro urbano y económico de la Península (Madrid) condiciona la gran importancia de dos pasos fronterizos interiores (Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro y Caia-Badajoz), sobre todo en lo que se refiere a transporte de mercancías. En todos los casos, es destacable que casi toda la movilidad depende del transporte privado por carretera, siendo residual el resto.

MAPA 2. TRÁFICO MEDIO DIARIO DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS EN LAS FRONTERAS ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA EN 2003



Fuente: OTEP, 2004.

MAPA 3. TRÁFICO MEDIO DIARIO DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LOS PRINCIPALES PASOS FRONTERIZOS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN 2003



Fuente: OTEP, 2004.

La función de filtrado de las relaciones económicas y sociales a través de un número limitado de puntos de contacto, junto a las funciones legal, fiscal e ideológica (Guichonnet y Raffestin, 1974), es una de las más importantes de cualquier frontera. Esto favorece la existencia de unos cuantos puntos fuertes en los que se concentra una parte importante de la movilidad transfronteriza. Ello a su vez determina la existencia de ejes preferentes de relación económica y social transfronteriza. La concentración de infraestructuras en estos corredores produce una realimentación de los polos económicos ya existentes, dificultándose el desarrollo de nuevos corredores debido al déficit de accesibilidad que sufren algunas zonas (Comisión Europea, 1999: 73-76).

Centrando el ámbito de análisis en la frontera gallego-portuguesa, hay que señalar que en esta área fronteriza se encuentra el paso con mayores

flujos de personas de toda la frontera entre España y Portugal, y el que presenta un aumento de viajeros más importante en la última década.

La frontera Tui-Valença es atravesada por dos carreteras (una de ellas, autovía) y una vía ferroviaria. Además, existen dos puentes más con un tráfico apreciable no demasiado lejos de este polo de movilidad principal: las carreteras que unen Goián (municipio de Tomiño) con Vila Nova de Cerveira y Salvaterra do Miño con Monçao, además del puente entre Arbo y Melgazo. Este paso de frontera se encuentra en el principal corredor de desarrollo estructurante del Noroeste ibérico, conocido como “Eixo Atlántico” y que acumula importantes flujos de personas y mercancías entre los principales centros urbanos situados cerca de la costa, entre Lisboa y Coruña-Ferrol, pasando por Oporto y Vigo. El paso de frontera atlántico de Tui-Valença pone en contacto espacios relevantes tanto desde el punto de vista demográfico como económico. Además, en este punto fronterizo se superponen flujos transfronterizos de proximidad y flujos a larga distancia (de Lisboa a Coruña-Ferrol).

Por lo que se refiere al transporte de mercancías (por carretera y ferrocarril), el paso de frontera Tui-Valença pasa al tercer lugar en orden de importancia por detrás de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro y Caia-Badajoz. La conclusión que se puede extraer de este último dato es que las relaciones personales (turísticas sobre todo) son muy importantes entre Galicia y Portugal, mientras que las principales relaciones económicas y comerciales se encuentran en el eje Lisboa/Oporto-Madrid/Sur de España y Lisboa/Oporto-Francia. Además, la movilidad transfronteriza a través de Tui-Valença constituye un buen ejemplo de la importancia de la movilidad diaria recurrente. El EURES cifraba en más de 7.000 el número de personas que cruzan la frontera por motivos de trabajo (www.eures-norteportugal-galicia.org).

Todo ello es especialmente interesante si tenemos en cuenta la escasez de pasos fronterizos de importancia en términos de movilidad recurrente en una frontera tan extensa como la que separa los estados español y portugués. Este hecho es el resultado de procesos históricos (incomunicación y escasez de intercambios culturales y económicos oficiales entre ambos estados) y geodemográficos (dificultades físicas de paso y bajas densidades de población y actividad económica a proximidad de la mayor parte de la frontera). Ninguno de estos últimos supuestos se dan en el caso del paso fronterizo del Miño, lo que determina la consideración de esta área como una especie de contraejemplo en lo que se refiere a movilidad transfronteriza. Lo mismo se podría decir del caso del paso fronterizo de Elvas-Badajoz, en

el que la existencia de un centro urbano de importancia (Badajoz) contiguo a la frontera determina la existencia de un mercado comercial y laboral transfronterizo alrededor de esta ciudad.

Movilidad transfronteriza por ferrocarril

Por lo que se refiere a las conexiones ferroviarias entre España y Portugal, actualmente existen cuatro puntos de unión ferroviaria:

- Valença do Minho-Tui.
- Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro.
- Marvão-Beirã-Valencia de Alcántara.
- Elvas-Badajoz.

MAPA 4. LAS CUATRO CONEXIONES FERROVIARIAS TRANSFRONTERIZAS



Fuente: OTEP, 2004.

Los principales pasos, tanto de pasajeros, como de mercancías son Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro y Marvão-Beirã-Valencia de Alcántara, como podemos observar en la siguiente tabla.

TABLA 1. NÚMERO DE VAGONES CIRCULANDO POR CADA UNO DE LOS PASOS FERROVIARIOS DE LA FRONTERA HISPANO-LUSA EN AÑO 2003

	España/Portugal	Portugal/España	Total
Valença-Tui	1.033	1.068	2.101
V. Formoso-F. Oñoro	9.330	7.542	16.872
Marvão-V. Alcántara	5.067	5.619	10.686
Elvas-Badajoz	573	2.785	3.358
Total	16.003	17.014	33.017

Fuente: OTEP, 2004.

En el lado portugués, los transportes entre los dos países son asegurados por la Linha do Minho (Valença/Tui) y por la Linha da Beira-Alta (Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro), por la Linha do Leste y por el ramal de Cáceres. La Linha do Minho, con un total de 134 km, tiene los primeros 42 km en vía doble electrificada, teniendo el resto vía única no electrificada. Las líneas españolas de acceso a estos cuatro puntos fronterizos, son todas de vía única sin electrificación.

En la Cumbre Bilateral de Figueira da Foz, realizada los 7 y 8 de Noviembre de 2003 y posteriormente en la de Santiago de Compostela (2004), Portugal y España acordaron establecer cuatro uniones ferroviarias transfronterizas de Alta Velocidad: Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca, Lisboa-Madrid y Faro-Huelva. Los acuerdos ya alcanzados en anteriores Cumbres Bilaterales, que anualmente reúnen a los Gobiernos de los dos países, habían posibilitado la creación de un instrumento conjunto que desarrollase los conocimientos necesarios para poder planificar de mutuo acuerdo las uniones ferroviarias. En este sentido, en enero de 2001, se constituyó el Agrupamiento Europeo de Interés Económico "Alta Velocidad España-Portugal" (AVEP), que integra al GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), entidad pública empresarial española y a la RAVE (Rede Ferroviária de Alta Velocidade), empresa pública portuguesa.

El motivo de la constitución de este agrupamiento está en la existencia, en ambos países, de diversos focos de actuación en lo que se refiere a la modernización de las líneas ferroviarias, en el sentido de potenciar mejores comunicaciones transfronterizas entre los dos países, especialmente a través

del aumento de capacidad de las líneas, de la mejora de las accesibilidades a las estaciones y a los respectivos interfaces y del aumento de la oferta de transporte en calidad de servicio y satisfacción de los pasajeros.

En concreto, la cantidad y calidad de conexiones que posibiliten una mayor movilidad transfronteriza es un tema de candente actualidad en el espacio Galicia-Norte de Portugal. Por eso, en el siguiente apartado nos aproximaremos a la zona fronteriza englobada por estas dos regiones, dedicando atención especial al ya mencionado paso fronterizo de Tui-Valença pero sin olvidar la existencia de un gran número de pasos de escasa relevancia que dan cuenta de las importantes relaciones históricas entre los dos territorios. Creemos que la existencia de un creciente dinamismo socioeconómico transfronterizo a lo largo de todo este espacio justifica sobradamente un estudio pormenorizado sobre las infraestructuras y modos de transporte que posibilitan, en gran medida, ese dinamismo.

LA EURORREGIÓN GALICIA-NORTE DE PORTUGAL: INFRAESTRUCTURAS

Una vez que hemos analizado la situación global para la Península Ibérica, en este apartado nos ocuparemos de las infraestructuras de transporte que atraviesan la frontera gallego-portuguesa por su relevancia en los ámbitos de la movilidad y del desarrollo regional. En este caso, quizá sea más correcto decir “Euro-regional” a tenor del carácter estratégico que las relaciones de todo tipo a través de las fronteras están adquiriendo como resultado del proceso de integración europea. Es necesario constatar, igualmente, la importancia de estas infraestructuras para la articulación de espacios económicos a partir de “nodos” y a lo largo de “ejes” de comunicación y relación. Además de este importante papel económico no debemos olvidar la relevancia de los contactos culturales, sociales y personales que se ven favorecidos y facilitados por la existencia de infraestructuras para el transporte de viajeros entre diferentes núcleos de población y, en concreto, a través de una frontera internacional.

Sin embargo, las estrategias más habituales en lo que se refiere a infraestructuras de transporte consisten en el reforzamiento de las mismas allí donde se concentran las actividades y las personas. Por lo tanto, la planificación de nuevas infraestructuras de transportes suele responder a situaciones de congestión y no a la preocupación por el equilibrio territorial: cuanto más saturado está un espacio, más suelen favorecer las políticas de

ordenación territorial una acentuación de la polarización. Por el contrario, los espacios intermedios no parecen merecer la menor atención de los planificadores. Esto explica la concentración de la mayor parte de los flujos de movilidad entre España y Portugal en cuatro puntos de la frontera bien dotados de infraestructuras de transporte transfronterizo. En el caso de la frontera luso-gallega es el paso fronterizo de Tui-Valença el que aglutina una parte importante de los flujos transfronterizos, resultado de la concentración de infraestructuras de transporte en el conocido como “Eixo urbano atlántico”.

Nos ocupamos a continuación de las principales infraestructuras de transporte existentes en nuestro espacio de estudio, teniendo en cuenta los diferentes modos y ordenándolos de más a menos importantes por número de vías y viajeros transportados, esto es: carreteras, ferrocarriles y transbordadores fluviales.

Carreteras

La tabla 2 muestra una lista de todos (excepto los nuevos enlaces de Vilanova de Cerveira-Goián y Vila Verde da Raia-Verín) los pasos fronterizos por carretera existentes en la frontera gallego-portuguesa, 27 en total (casi la mitad del total de pasos fronterizos entre España y Portugal). Como podemos observar, estas carreteras poseen unas cifras de tráfico y unas condiciones de calidad muy diferentes entre ellas.

TABLA 2. PASOS FRONTERIZOS POR CARRETERA EN LA FRONTERA GALLEGO-PORTUGUESA Y TRÁFICO MEDIO DIARIO DE VEHÍCULOS EN 2003

Frontera España/Portugal	Carretera	Tráfico medio diario (2003)
Vilanova de Cerveira- Goián (Tomiño)	-	-
Valença-Tui (Puente nuevo)	AP-55 (Estado). IP-1 (Estado)	15.511
Valença-Tui (Puente viejo)	N-550 (Municipal). EN-13 (Estado)	4.903
Salvaterra do Minho-Monçao	EN-101 (Estado)	-
Arbo-Melgaço	PO-405 (Autonómica)	1.279
Ponte Barxas-San Gregorio	OU-801 (Autonómica). EN 301 (Estado)	1.003
Ponte Barxas Azoreira-Castro Laboreiro	Municipal	10
Guxinde (Entrimo)-Castro Laboreiro	CV 18 (Provincial)	1.330
Aceredo-Lindoso	OU-540 (Autonómica). EM 304-1 (Municipal)	1.433
Torneiro-Portela do Homem	OU-312 (Autonómica). ER 308-1 (Regional)	516
Calvos de Randín-Tourém	OU-303 (Autonómica)	225
Requias (Muiños)-Tourém	Municipal	150
Baltar-Sendim (Montealegre)	CV 638 (Provincial). EN 103-9 (Estado)	469
A Xironda (Cualedro)-Santo André (Chaves)	CV 315 (Municipal)	53
Vilar de Perdices (Cualedro)-Montealegre	Municipal	59

TABLA 2. PASOS FRONTERIZOS POR CARRETERA EN LA FRONTERA GALLEGO-PORTUGUESA Y TRÁFICO MEDIO DIARIO DE VEHÍCULOS EN 2003 (CONT.)

Frontera España/Portugal	Carretera	Tráfico medio diario (2003)
Rabal (Oimbra)-Vilarelho da Raia (Chaves)	Municipal	50
San Ciprián (Oimbra)-Vilarelho da Raia (Chaves)	Municipal	10
Espinho (Oimbra)-Soutelinho (Chaves)	Municipal	20
Verín-Vila Verde da Raia	N-532 (Estado). EN 103 (Estado)	4.555
Soutochao (Vilardebós)-Xixirei	Municipal	150
Terroso (Vilardebós)- San Vicente	Municipal	80
Vilarello da Cota (Vilardebós)-Mairos	Municipal	50
Arzádegos (Vilardebós)-Trabancas	Municipal	90
Mesón da Erosa (A Gudiña)-Cisterna	Municipal	5
Esculqueira (A Mezquita)-O Pinheiro	Municipal	100
Manzalvos (A Mezquita)-Moimenta	OU-311 (Autonómica)	321
Calabor-Portelo	ZA-925 (Autonómica). EN 103-7 (Estado)	422

Fuente: OTEP, 2004.

El caso del paso de frontera Tui-Valença, entre los núcleos urbanos de Vigo y Braga, con prolongación natural hacia Oporto a través de un auténtico continuo urbano, merece especial atención, por cuanto constituye, por su importancia, una avanzadilla en el proceso de formación de nodos transfronterizos de conexión, que nos permitan poder hablar realmente en el futuro de corredores y regiones urbanas peninsulares, y no únicamente españolas o portuguesas como hacemos en la actualidad. Además, es particularmente importante, desde el punto de vista económico, porque la aparición y desarrollo de estos nodos supone un cambio sustancial de posición virtual de espacios económicos tradicionalmente periféricos.

Como resultado de la respuesta de las administraciones públicas a la creciente movilidad en este paso fronterizo, hoy en día es posible atravesar la frontera por dos pasos diferentes. El primero de ellos es el viejo puente de hierro de la escuela de Eiffel, hoy prácticamente sólo utilizado para el tráfico local. El segundo paso es el más importante, tanto desde el punto de vista cuantitativo como cualitativo, y está formado por la Autovía del Atlántico en la parte gallega (que luego enlaza con la AP-9, Autopista del Atlántico) y la A3 en la parte portuguesa. La finalización del tramo portugués a comienzos del siglo XXI supuso la posibilidad de desplazarse a través de una vía de alta capacidad desde Ferrol hasta Lisboa, permeabilizando totalmente una frontera que hasta el momento había sido muy poco accesible.

La gran evolución que se ha dado en la permeabilización de la frontera es fácilmente perceptible por el viajero: si entra en Portugal a través de la antigua carretera nacional, lo hará a través de un firme antiguo, a través de una calzada construida en adoquín, y verá los antiguos edificios de aduanas, hoy en un auténtico estado de abandono. Por el contrario, si accede al país luso a través de la A3 lo hará a través de una vía de doble carril en cada sentido, sin ningún tipo de señal que indique la presencia de la frontera más que la correspondiente señal de acceso a Portugal. Además, existen dos puentes cercanos de reciente construcción (y buena calidad), paralelos a los anteriores: el que une los municipios de Salvaterra y Monçao, y el que conecta la parroquia de Goián con el municipio portugués de Vilanova de Cerveira.

En el interior existen numerosos pasos fronterizos por carretera entre los que cabe destacar el que pasa por Verín y Vila Verde da Raia, uniendo las cercanas villas de Verín (por donde pasa la autovía de las Rías Baixas, que va de Vigo y Ourense a la Meseta castellana) y Chaves. Aunque está prevista la construcción de una autovía, por ahora el acceso se realiza a través de una carretera convencional. Este paso fronterizo mantiene prácticamente constante el número de viajeros transfronterizos en unas cifras bastante importantes, teniendo en cuenta las bajas densidades de población existentes en esta área fronteriza.

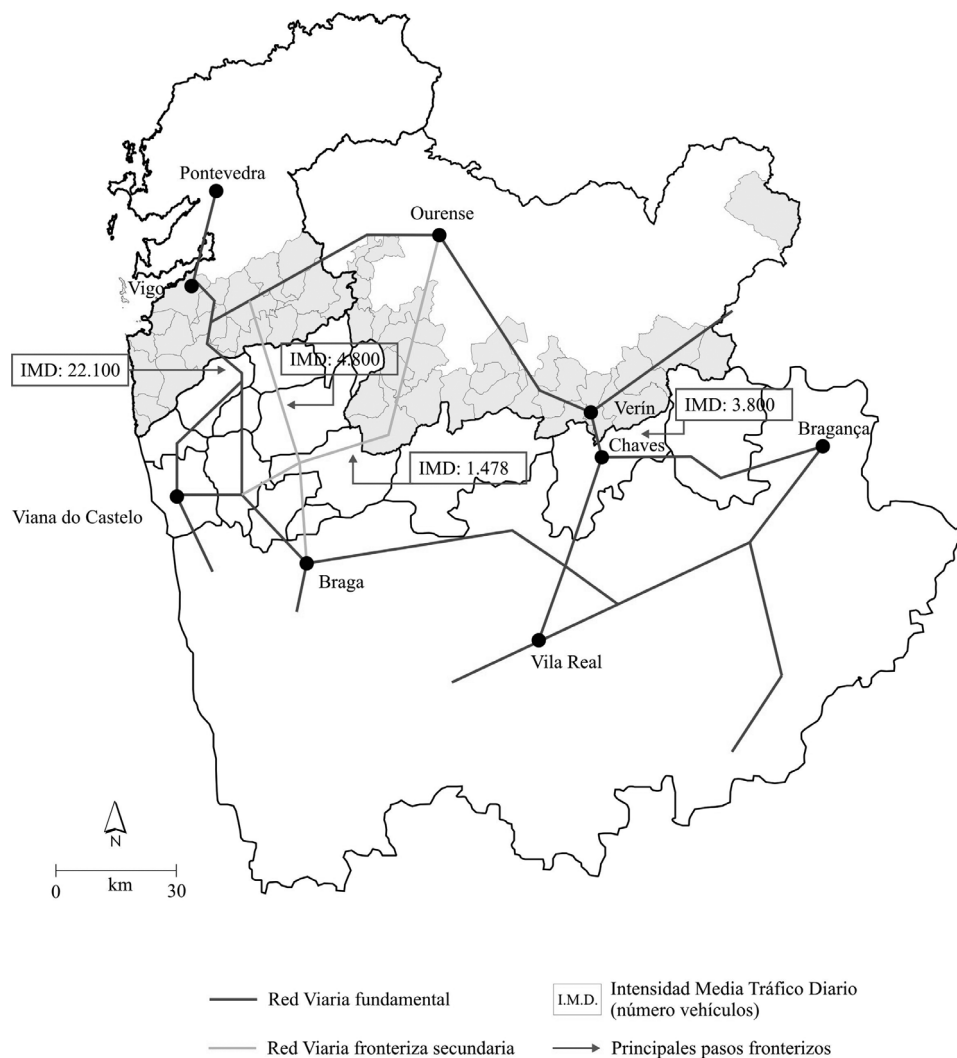
A ello hay que añadir la existencia de proyectos de construcción de infraestructuras viarias rápidas que articularían este espacio, uniendo Oporto a la capital del Alto Douro portugués (Vila Real), y esta con Chaves y Verín, donde enlazaría con la autovía de las Rías Baixas (Vigo-Madrid).

Además, existe otro centro urbano de importancia relativamente próximo a la frontera: Ourense, con una población superior a los 100.000 habitantes y ya estrechamente ligado funcionalmente a Vigo, puede determinar la relativa importancia del tercer paso fronterizo gallego-portugués (Castro Laboreiro-Guxinde y Acedo-Lindoso), que pondría en contacto las pobladas comarcas de Ourense y A Límia con las áreas de Braga-Guimaraes, Viana do Castelo y Oporto.

Por otra parte, es preciso aclarar que más allá de la importancia de estos pasos fronterizos principales, en la frontera gallego-portuguesa encontramos la mayor densidad de pasos por carretera de toda la frontera entre España y Portugal (sólo en las fronteras de Salamanca-Beira Alta y Badajoz-Alentejo observamos concentraciones de puntos de paso equiparables a las existentes entre Galicia y Portugal), hecho que puede indicar, además de la característica dispersión de asentamientos a lo largo del

territorio, una relativa mayor comunicación e interrelación histórica entre los núcleos de población gallegos y portugueses.

MAPA 5. RED VIARIA TRANSFRONTERIZA GALICIA-NORTE DE PORTUGAL



Fuente: EURES, www.eures-norteportugal-galicia.org

Entre los objetivos asociados a las actuaciones de desarrollo de infraestructuras viarias hay que destacar la necesidad de fomentar el desarrollo de la región Norte de Portugal y de la Comunidad Autónoma de Galicia, así

como el compromiso por combatir el aislamiento de algunas áreas de la zona. Además, resulta evidente el interés regional y local de este tipo de obras de comunicación entre Portugal y España, tanto por el efecto de la mejora de capacidad de respuesta a los movimientos pendulares de pasajeros que diariamente se realizan en las localidades de frontera, como por las potencialidades de desarrollo turístico asociado a una mejoría de las accesibilidades transfronterizas. El OTEP pretende tener en cuenta, a estos efectos, las bolsas de empleo transfronterizo efectivas y potenciales así como las dinámicas de promoción de las especificidades locales, pensando en el desarrollo armónico de las poblaciones limítrofes de ambos países.

Así, es preciso señalar que, de lejos, la mayor parte de los contactos entre Galicia y Portugal se realizan por carretera, constituyendo el principal modo de transporte facilitador de contactos transfronterizos. Esto no constituye un hecho específico de este sector de frontera, sino que es una característica general a nivel europeo².

Ferrocarriles

La Linha do Minho (Vid supra: punto 3) se integra en la Red Transeuropea de transportes, ligando Oporto a Vigo y tiene funciones suburbanas para el tráfico entre las ciudades de Oporto, Braga y Guimarães. La conexión ferroviaria de este conjunto urbano por Tui está incluida en el corredor de alta velocidad denominado "Eixo Atlântico", que se encuentra en plena fase de construcción. No obstante, tenemos que apuntar matices a estos datos: el ferrocarril retrocede como modo de transporte de viajeros (existen pocos trenes y en horario poco funcional y los tiempos de viaje aumentan). A esto hay que añadir que los futuros precios elevados del tren de alta velocidad no lo harán excesivamente atractivo para una gran parte de la población. Parece claro que este sector necesita intervenciones fuertes para mejorar la calidad y capacidad de atender las necesidades de desplazamiento de una parte importante de la población. A pesar de contar la línea Vigo-Porto con el mayor número de frecuencias de la frontera hispano-portuguesa (aun así muy modestas), el número de trenes que circulan entre Galicia y Portugal representa un insignificante 1,77% del total entre Portugal y España.

En los comentarios finales del informe del OTEP (2004) se insiste en la necesidad de mejorar y ampliar las conexiones transfronterizas por ferrocarril,

2. Winder, A.; Krug, S. y Meinhard, D.: "Cross-border Public Transport in Europe: Overcoming the Barriers", en www.conpass.org.

tanto para pasajeros como para mercancías. En este sentido, existen noticias recientes en lo referente a la conexión de alta velocidad Vigo-Oporto, que parece encontrar dificultades para su realización en los plazos previstos por la prioridad dada por el gobierno portugués a la conexión Lisboa-Madrid y por los problemas económicos que atraviesa la República Portuguesa.

Transporte fluvial

Hay que destacar la gran importancia relativa de los viajeros embarcados en los pasos de Cerveira-Goián (Tominho) y A Guarda-Caminha. No obstante, el primero parece destinado a desaparecer próximamente, tras la apertura del puente que une Vila Nova de Cerveira y Goián por carretera y el segundo puede verse seriamente afectado por la apertura de este mismo puente. En este punto es necesario distinguir movilidad laboral y de ocio: la movilidad laboral (recurrente) es escasa o nula en los transbordadores. En este sentido, el incremento de los contactos personales, los más fructíferos para la construcción de una identidad euro-regional, queda demostrado por el aumento del tráfico fluvial de pasajeros: en el año 2000 los *ferrys* de Caminha-A Guarda y Vilanova de Cerveira-Goián transportaban cerca de 500.000 pasajeros, mientras el ferry Vila Real de Santo António-Ayamonte (río Guadiana) transportaba sólo 400.000.

LA MOVILIDAD EN LA FRONTERA GALLEGO-PORTUGUESA

La frontera común entre Galicia y Portugal es un espacio diverso, donde la permeabilidad de la misma varía notablemente entre la llamada “Raia Húmida” y la denominada “Raia Seca”. La primera hace alusión al tramo transfronterizo entre Galicia y el Norte de Portugal donde el río Miño es la línea divisoria natural, que ha hecho de frontera en los últimos siglos. La segunda se denomina así porque el límite entre los dos países no viene dado por curso fluvial alguno, sino por una serie de sierras (Laboreiro, Quinxo, Santa Eufemia, Xurés, Larouco, etc.) que constituyen pequeñas barreras montañosas.

Por lo tanto, las principales características de la movilidad que nos encontramos en uno y otro sector de la frontera son diferentes. La “Raia Húmida” fue tradicionalmente el espacio de la movilidad “oficial”, por

donde se canalizaron la mayor parte de los flujos de personas y mercancías, debidamente autorizados por los guardas que controlaban los pasos fronterizos. No debemos olvidar que las aduanas imponían importantes restricciones a la movilidad hasta 1986. A pesar de la desconfianza y el recelo mutuo de ambos Estados, existían por supuesto intercambios comerciales, que se canalizaban sobre todo a través del paso fronterizo Valença-Tui, que desde siempre ha sido el más importante. El tráfico de mercancías se realizaba a través de camiones, pero también por ferrocarril (el antiguo Puente Internacional es apto para transporte viario y ferroviario). Por su parte, la movilidad de personas se canalizaba asimismo mayoritariamente a través de este paso fronterizo, que era el único en el que existía un puente internacional dentro del tramo de la Raia Húmeda. Después de Schengen, la movilidad entre los dos países se diversifica, gracias a la construcción de nuevos puentes internacionales, pero aun así la primacía del paso Valença-Tui es muy clara.

En cuanto a la *“Raia Seca”*, estamos ante otro modelo completamente diferente de movilidad transfronteriza. Frente a la movilidad oficial anterior, este es el dominio de lo clandestino. La movilidad de personas y mercancías siempre ha estado muy relacionada con intentos de burlar la ley, bien sean movimientos de exilados o fugitivos de la justicia (personas) o bien sea contrabando de bienes de consumo diversos (mercancías). El aislamiento comercial entre España y Portugal, el contexto general de decaimiento de las economías rurales –y en general de estos espacios de fronteras–, las bajas densidades de población y el alejamiento de los principales centros rectores territoriales propiciaban el contrabando y la movilidad clandestina de personas. Estas prácticas fueron muy importantes durante la Guerra Civil Española (1936-39) y en la siguiente posguerra (hasta 1975, en que muere el dictador Franco). Durante todo este periodo, la frontera era una línea rígida que era constantemente traspasada por vecinos, contrabandistas e incluso animales adiestrados. Hoy en día este tramo transfronterizo que corresponde en la parte gallega con la provincia de Ourense cuenta con varios pasos fronterizos de muy débil tráfico, debido a la regresividad que caracteriza todo el interior de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal.

A pesar del elevado grado de diferenciación que existe entre las dos *“Raías”*, es conveniente reflexionar sobre la movilidad a partir de los tres grandes grupos de infraestructuras que vertebran el espacio transfronterizo: carretera, ferrocarril y transporte fluvial. Conseguiremos así caracterizar para cada modo de transporte la situación global, y apreciar mejor los contrastes territoriales litoral-interior.

Movilidad por carretera

La carretera es la principal infraestructura que canaliza los flujos en superficie, tanto de personas como de mercancías. La frontera entre Galicia y el Norte de Portugal ha sido siempre un espacio periférico y de “fondo de saco”, en relación con las capitales de los respectivos Estados, Madrid y Lisboa, que diseñaron las redes de carreteras con un esquema predominantemente radial.

Por ello, en la frontera gallego-portuguesa no nos encontramos históricamente con auténticas fronteras en el sentido general, sino más bien con pequeños pasos fronterizos donde la caseta de un *guardia civil* (español) o *guardinha* (portugués) era todo lo que denotaba que se pasaba de un país a otro. Eran espacios de contrabando, donde se forjaban “identidades rayanas” y se generaban economías sumergidas (Hily, 1997). La debilidad del poblamiento de las áreas fronterizas y de los intercambios comerciales legales explicaban la escasa relevancia de pasos como Entrimo-Castro Laboreiro, Aceredo-Lindoso, Torneiro-Portela do Homem, Calvos de Randín-Tourem, Baltar-Sendim, etc. (García, 1997).

La única excepción es el paso fronterizo entre Tui y Valença do Minho, el auténtico “paso fronterizo oficial” en donde confluían las carreteras N-550 española y la N-13 portuguesa. En toda la frontera gallego-portuguesa, este era el único paso accesible por sendas carreteras nacionales, lo cual se explica por la relevancia del Eje Atlántico Ferrol-A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo-Tui-Valença-Braga-Porto, que se ha ido construyendo en paralelo a los dos lados de la frontera debido a la similitud de los procesos de litoralización de Galicia y el Norte de Portugal.

Desde los años 1960, en que tanto en Portugal como en Galicia el desarrollismo reactiva la economía y provoca el basculamiento de la población hacia el litoral, nos encontramos con un reforzamiento demográfico de los nodos urbanos del litoral, frente al vaciado del interior (Lugo y Ourense, Tras-Os-Montes y Alto Douro). Sin embargo, las infraestructuras de transportes no están lo suficientemente desarrolladas como para garantizar una buena accesibilidad. El hecho de que la frontera sea muy poco permeable dificulta la cooperación y actúa como resistencia a la permeabilidad transfronteriza.

Sin embargo, la situación cambia a partir de 1986. El contexto de libre circulación de personas y mercancías facilita notablemente la movilidad y la accesibilidad. Pero además, un factor decisivo será la construcción de vías de alta capacidad, en donde los fondos europeos tuvieron una gran

importancia. La Autopista del Atlántico gallega (AP-9), la Autovía del Atlántico (desdoblamiento del tramo Porriño-Tui de la N-550) y la Autopista Porto-Braga-Valença (A3), que se construyen en paralelo a lo largo de las décadas de los ochenta y noventa simbolizan el intento de recuperar el tiempo perdido y la voluntad de conformar un auténtico espacio común en el Noroeste Peninsular. El símbolo de este nuevo escenario será el nuevo Puente Internacional de Tui, ahora con dos carriles de circulación por sentido, que enlaza la Autovía del Atlántico gallega con la autopista Valença-Porto, y favorece claramente la movilidad entre Galicia y el Norte de Portugal.

Se conforma así un escenario completamente nuevo, donde las ganancias en tiempo son espectaculares, sobre todo si lo comparamos con la situación de dos décadas atrás (Pacheco, 2004). Una persona que disponga de automóvil puede desplazarse entre Vigo y Braga en aproximadamente una hora, entre Santiago y Braga en dos horas, y entre A Coruña y Porto en poco más de tres. La situación es completamente novedosa, y permite múltiples posibilidades de cooperación e integración desde el punto de vista empresarial, comercial, educativo e incluso social.

El capital financiero había sido pionero en traspasar la antigua frontera rígida, ya antes de 1986. Pero a lo largo de la década de los noventa asistimos a procesos de movilidad personal muy interesantes, que nos muestran la creciente integración entre los dos lados del Miño. Desde el lado gallego nos encontramos con profesionales cualificados que trabajan en Portugal (médicos, enfermeras, profesores universitarios, etc), y que regresan bien diariamente, bien semanalmente o bien esporádicamente a sus lugares de origen en Galicia. Por el contrario, desde el lado portugués es cada vez más habitual la presencia de población pendular diaria para trabajar en sectores como la construcción en los entornos de Vigo y el sur de la provincia de Pontevedra. Esta incipiente movilidad de personas de alta frecuencia a uno y otro lado de la frontera deberá ser estudiada en profundidad en el futuro, debido a su gran interés territorial.

Sin embargo, el OTEP considera (a partir de datos del estudio FRON-TUR³ del 2004) que la motivación principal de los tráficos personales transfronterizos es el excursionismo y el turismo. Es especialmente destacable el excursionismo, consistente en pequeñas visitas de menos de un día a villas y ciudades próximas a la frontera para realizar compras o acceder a ciertos servicios que ofrecen condiciones favorables al otro lado de la frontera.

3. FRONTUR es un estudio anual del Instituto de Estudios Turísticos (IET) del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio sobre movimientos turísticos en las fronteras de España. Consultado en <http://www.mityc.es/es-ES/Servicios/Publicaciones/CatalogoMaterias/Turismo/TURIS002.htm>

En cualquier caso, esta importante movilidad transfronteriza entre Galicia y el norte de Portugal se basa exclusivamente en el automóvil privado. Desde una perspectiva crítica, la construcción masiva de grandes infraestructuras viarias con dinero europeo durante la década de los años noventa consolidó un modelo de transportes poco sostenible desde el punto de vista social y ambiental. La apuesta por el automóvil privado conduce a un modelo de exclusión, en donde sólo son móviles aquellas personas que pueden permitirse disponer de un vehículo propio. Las personas con pocos recursos económicos, los menores de 18 años, los mayores o las personas sin licencia de conducción no se favorecen de los grandes avances en la accesibilidad entre Galicia y el Norte de Portugal, y dependen de un transporte público muy poco eficiente.

En efecto, aunque existen servicios de autobús transfronterizos, que comunican Vigo con Porto, sus escasas frecuencias semanales suponen un obstáculo para la movilidad de la población de la euro-región, que ha de recurrir con frecuencia al coche. Hay muy pocos servicios semanales que crucen el paso fronterizo entre Tui y Valença (1 autobús diario en cada sentido, 5-6 días a la semana para el recorrido Coruña-Lisboa, con múltiples paradas que alargan el tiempo de viaje; desde Pontevedra 3 autobuses al día se dirigen a Tui y la frontera, empleando más de hora y media de viaje para recorrer unos 40 km), y ello a pesar de que estamos ante uno de los pasos más importantes de la Península.

Sí existen, por su parte, abundantes servicios que comunican Vigo con Tui. La empresa ATSA (Automóviles de Tui, Sociedad Anónima) cuenta con servicios cada media hora, tanto por Porriño como por Oia (en la costa). Sin embargo, son servicios con un carácter muy local, que transcurren por espacios intensamente urbanizados, con tiempos de viaje excesivos (Vigo-Tui, más de una hora y cuarto). En estas condiciones, el transporte público no es operativo, y más cuando es preciso cruzar el viejo Puente Internacional andando o en un taxi, para enlazar con la red de autobuses portugueses, a partir de la estación *rodoviária* (de autobuses) de Valença. Sin embargo, como veremos seguidamente, el problema no está sólo en los autobuses, sino también en un ferrocarril muy poco operativo.

Ferrocarril

El ferrocarril es la gran asignatura pendiente en la movilidad entre Galicia y el Norte de Portugal. La vía férrea que comunica este espacio se remonta al siglo XIX, cuando España y Portugal construyeron la mayor

parte de sus tramos de vía férrea en un contexto de nacimiento y expansión del transporte ferroviario, generalizado en toda Europa.

En Galicia, el tramo Guillarei-Tui sirve de enlace con la red ferroviaria portuguesa, y se concibió desde el primer momento como un ramal de la vía férrea entre Vigo y Ourense. Por su parte, en Portugal la vía férrea Valença do Minho-Porto, que discurre por la costa (frente a la autopista, que lo hace por el interior) es la infraestructura ferroviaria de referencia.

Además de contar con unas infraestructuras deficientes, con unos radios de curvatura muy bajos, y poco adaptadas para las demandas del ferrocarril del siglo XXI, el panorama global es una situación de abandono por lo que se refiere a los servicios ferroviarios. La comunicación transfronteriza tradicional entre Vigo y Porto ha pasado por diversas fases, con mejor o peor salud, pero siempre se ha mantenido en unos estándares de calidad bajos, con unos tiempos de viaje muy altos. Durante el último año (2005) la situación ha ido empeorando, con la supresión de un servicio diario, de forma que actualmente sólo hay dos servicios que comunican Vigo y Porto a través del paso transfronterizo entre Valença y Tui (por el cual el tren ha de circular a 5 km/h debido a la situación de peligrosidad que presenta el viejo puente internacional).

En este escenario, entre la ciudadanía va cuajando la sensación de abandono y marginación del ferrocarril transfronterizo. La posibilidad de contar con un servicio de transporte público eficaz capaz de integrar los asentamientos del Eje Atlántico eurorregional para toda la sociedad (y no sólo para quienes disponen de automóvil) se va diluyendo, sobre todo tras conocerse recientemente la noticia de que Portugal –debido a la crisis económica que padece– ha paralizado el proyecto del tren de alta velocidad en el Eje Atlántico.

Con dos trenes diarios, y tiempos de recorrido que llegan hasta las 4 horas entre Vigo y Porto (el tiempo en coche es de 1 hora y 15 minutos), la situación es insostenible. El pasado 26 de marzo de 2006, el periódico *La Voz de Galicia* publicaba un reportaje a dos páginas en el que daba cuenta de una “competición” entre varios ciclistas profesionales y el mencionado servicio Vigo-Porto. Los ciclistas salieron de Vigo al mismo tiempo que el tren, y cuando éste llegó a la estación de Sao Bento (en Porto) los ciclistas se encontraban sólo a 44 km de Porto. Con esta “competición” ciertamente caricaturesca y el consiguiente debate en las páginas de periódico, los medios de comunicación se suman a un debate que ya está en la calle, y que preocupa a la ciudadanía, pero debe llamar la atención también a políticos y planificadores territoriales.

Transporte fluvial-marítimo

El transporte fluvial es una de las grandes alternativas a la construcción de viaductos en un buen número de espacios y territorios. El caso más notable es el de Noruega, donde los numerosos “*ferrys*” prestan un gran servicio, transportando no sólo personas, sino también los propios automóviles, comunicando núcleos de población separados por más de 50 Km por carreteras, pero sólo por 2 o 3 kilómetros por mar.

En Galicia, el transporte fluvial y marítimo no ha sido muy aprovechado hasta el momento. Sólo en la Ría de Vigo funcionan servicios con una frecuencia suficiente, adaptados a los ritmos de la movilidad diaria de trabajadores, capaces de ser equiparados con el transporte mediante autobuses (si bien la reciente inauguración de la vía rápida de O Morrazo, que comunica ambos márgenes de la Ría de Vigo, resta cada día más pasajeros al barco, a favor del automóvil privado).

En la “Raia Húmida”, las demandas de movilidad transfronteriza tras 1986 se resolvieron con la construcción de nuevos puentes internacionales, como el de Salvaterra y Monçao o el de Melgaço-Arbo. Sin embargo, aguas abajo de Tui y Valença existe un puente internacional (Goián-Vilanova de Cerveira), y además operan ferries entre estos dos mismos núcleos, así como entre Caminha y A Guarda. La funcionalidad de estos servicios de transporte fluvial-marítimo es fundamentalmente turística, con pocos desplazamientos recurrentes de residentes a uno y otro lado del Miño.

CONSIDERACIONES FINALES

Podemos afirmar que, a pesar de los evidentes avances en infraestructuras y la reducción de los tiempos de viaje entre los principales centros urbanos de Galicia y el Norte de Portugal, existe un déficit claro en la planificación y estructuración de la movilidad transfronteriza de proximidad. Este hecho entra en contradicción con algunas de las ideas motrices de la apertura fronteriza a los flujos de bienes y personas y de la propia existencia de la Unión Europea. Esta institución se presenta a sí misma como garante y promotora del contacto, amistad e intercambio entre personas, instituciones y empresas de los diferentes estados miembros, pero no existen verdaderos programas de movilidad al alcance de amplias capas de población, como tampoco existe una diversidad suficientemente consistente de motivos para ese contacto y movilidad transfronteriza, que no vaya más allá de lo anecdótico y del ocio.

Para mejorar las infraestructuras transfronterizas es preciso actuar sobre las barreras de diverso índole, que dificultan los contactos. Para ello se deben identificar estas barreras e implicar a los diversos actores interesados en la movilidad de viajeros a escala local y regional (autoridades públicas, empresas de transporte, etc.). Hay que señalar que, normalmente, estas barreras no vienen determinadas por la inexistencia o baja calidad de las infraestructuras de transporte, sino más bien por un conjunto de factores que hacen poco deseable o innecesaria la movilidad transfronteriza: baja calidad de los servicios de transporte público, falta de continuidad urbana a ambos lados de la frontera, falta de mercados laboral e inmobiliario transfronterizos atractivos, escasa diferencia en precio y calidad de los bienes de consumo a ambos lados, antigüedad y consolidación histórica de la frontera, etc.

Además, existe un escaso poder de decisión local y un espíritu de competencia entre Estados que no favorece la concertación entorno a los principales proyectos de infraestructuras. La cooperación operacional responde a preocupaciones estatales y europeas, por lo que se limita a grandes proyectos y ejes de desarrollo, en muchas ocasiones lejanos a las prioridades y necesidades locales de la mayor parte del territorio (especialmente de las zonas fronterizas). En este sentido, se echa en falta un programa de movilidad transfronteriza de proximidad y planificado desde el ámbito público, sustentado en una verdadera integración económica y social entre ambos territorios. A pesar de las dificultades presupuestarias es preciso avanzar hacia sistemas de movilidad populares y sostenibles del tipo tranvías o trenes de regionales y de cercanías que uniesen áreas urbanas de la importancia de Pontevedra-Vigo (a sólo 20 km de la línea fronteriza) a Viana do Castelo y Braga-Guimaraes y desde ahí conectarse a las redes de transportes (multimodales) propias de cada región. En el interior, la demanda también parece indicar que se pueden constituir sistemas públicos de movilidad entre Verín y Chaves por medio, por ejemplo, de líneas de autobuses interurbanos. Para ello, es precisa una renovación y gestión conjunta de infraestructuras de transporte y recursos humanos y técnicos que entrañan dificultades no desdeñables desde los puntos de vista económico y organizativo.

En este sentido, desde diferentes ámbitos económicos y políticos euro-regionales, sobre todo en Galicia, se reclama la construcción de una infraestructura ferroviaria de alta velocidad entre Vigo y Oporto, cuando quizá fuese más realista avanzar hacia sistemas de movilidad menos pesados y elitistas, evitando los efectos de polarización urbana y de dificultad de acceso

a la movilidad que éstos pueden conllevar. Además, es preciso poner un límite a la excesiva dependencia del automóvil particular en el modelo de movilidad imperante en esta euro-región. Este modelo es incentivado por el enorme protagonismo concedido al desarrollo de infraestructuras viarias que conectan los territorios de Galicia y el Norte de Portugal y por la escasa demanda de sistemas de transporte público para desplazamientos recurrentes (de trabajo, estudios, etc.).

Recibido 24.06.06

Aceptado 06.03.08

BIBLIOGRAFÍA

- ALLAIN, R.; BAUDELLE, G. Y GUY, C. (dirs.) (2003): *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp. 171-183.
- ANTÓN BURGOS, J. (1999): "La Geografía de los transportes en España", *Actas de la Primera Reunión de Trabajo del Grupo de Geografía de los Servicios de la AGE* (1996). Madrid, pp. 211-251.
- BAIGORRI, A. (1999): "La red urbana ibérica", en DE LA MACHORRA, L. y BRANDÃO, M. (eds.), *La economía ibérica: una fértil apuesta de futuro*. Mérida, Editora Regional de Extremadura, pp. 261-289.
- BAMFORD, C. G. Y ROBINSON, H. (1978): *Geography of Transport*. Plymouth (UK), Mac Donald & Evans Ltd. Editorial, 430 pp.
- BAUDELLE, G. Y CASTAGNÈDE, B. (dirs.) (2002): *Le poly-centrisme en Europe*. La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube-DATAR, Bibliothèque des Territoires, 270 pp.
- BLACK, W. Y NIJKAMP, P. (2003): *Social Change and Sustainable Transport*. Indiana University Press. Bloomington and Indianapolis, 306 pp.
- BUCHANAN, C. (1973): *El tráfico en las ciudades*. Madrid, Tecnos.
- CHAPMAN, D.; PRATT, D.; LARKHAM, P. Y DICKINS, I. (2003) : "Concepts and definitions of corridors : evidence from England's Midlands". *Journal of Transport Geography*, vol. 11, nº 3, pp. 179-191.
- COMISIÓN EUROPEA (1999) : *SDEC-Schéma de Développement de l'Espace Communautaire*. Luxemburgo.
- EIXO ATLÁNTICO (2004): *Galiza-Norte de Portugal: duas regioes, uma euro-regiao construindo a Europa dos cidadaos*. Vigo-Porto.
- GARCÍA, J. C. (1997): "La frontera luso-española y los estudios de Geografía Histórica", en LÓPEZ TRIGAL, L.; LOIS GONZÁLEZ, R. C. y GUICHARD, F. (coords.), *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Actas Simposium Vilar Formoso, 1996. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, pp. 25-30.
- GIMÉNEZ I CAPDEVILA (1986): "La Geografía de los Transportes, en busca de su identidad", *Geo Crítica*, nº 62. Barcelona, Universitat de Barcelona, 64 págs.
- GUICHARD, F. (1997): "La dimensión transfronteriza o la historia confrontada con lo económico y lo político: Galicia / Portugal", en LÓPEZ TRIGAL, L.; LOIS, R. C. y GUICHARD, F. (coords.), *La articulación territorial en la raya hispano-portuguesa*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, pp. 35-46.

- GUICHONNET Y RAFFESTIN, C. (1974) : *Géographie des frontières*. Paris, P.U.F.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1998): "Redes, espacio y tiempo", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 18. Madrid, pp. 65-86.
- HALL, P. (1993): "Forces shaping urban Europe", *Urban Studies*, vol, 30, pp. 883-898.
- HANDY, S. (1997): "Measuring accesibility: an exploration of issues and alternatives", *Environment and planning*, 29, pp. 1175-1194.
- HILY, M.-A. (1997): "Negociación y transgresión en la frontera luso-española (Foios)", en LÓPEZ TRIGAL, L.; LOIS GONZÁLEZ, R. C. y GUICHARD, F. (coords.), *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Actas Simposium Vilar Formoso, 1996. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, pp. 47-54.
- HIMANEN, V.; LEE-GOSSELIN, M. Y PERRELS, A. (2005): "Sustainability and the interactions between external effects of transport", *Journal of Transport Geography*, 13, pp. 23-28.
- HOYLE, B. Y KNOWLES, R. (1998): *Modern Transport Geography*. Chichester (Reino Unido), Ed. Wiley & Sons, pp. 337-352.
- LEINBACH, T. R. (2000): "Mobility in development context: changing new perspectives, new interpretations, and the real issues", *Journal of Transport Geography*, nº 8. London, Elsevier Ed, pp. 1-9.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. (1997): "El Eje Urbano Atlántico Galicia-Norte de Portugal", en LÓPEZ TRIGAL, L.; LOIS, R. C. y GUICHARD, F. (coords.), *La articulación territorial en la raya hispano-portuguesa*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, pp. 137-141.
- OBSERVATÓRIO TRANSFRONTEIRIÇO ESPANHA PORTUGAL (OTEP, 2004). MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E PLANEAMENTO, Gabinete de Estudos e Planeamento (Portugal); MINISTERIO DE FOMENTO, Secretaria General de Transportes (España), *3º relatório*. Lisboa y Madrid.
- OLLIVRO, J. (2003): "Politiques de transport et polycentrisme : une approche multiscalaire", en ALLAIN, R.; BAUELLE, G. y GUY, C. (dirs.), *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp. 201-208.
- PACHECO, E. (2004): *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Edição electrónica da Tese de Doutoramento, GEDES/ Faculdade de Letras da Universidade do Porto: ler.letras.up.pt
- PAZOS OTÓN, M. (2003): "El estudio geográfico de la movilidad: un análisis histórico-evolutivo", *Xeográfica*, vol. 3, páxinas 101-119. Santiago de Compostela, Departamento de Xeografía. Universidade de Santiago de Compostela.
- PAZOS OTÓN, M. (2003): *Movilidad de la población en la Galicia Occidental. El Eje Urbano Atlántico gallego*. Tesis doctoral en CD-ROM. Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela.
- RIMMER, P. J. (1988): "Transport Geography", *Progress in Human Geography*, nº 2, vol. 12, junio de 1998. Oxford, Edward Arnold Ed., pp. 270-281.
- UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID (2002): *El Sector Transporte en España y su evolución: Horizonte 2010*. Madrid, Instituto de Estudios de Automoción.
- URRY, J. (1999): *Mobile Cultures*. Department of Sociology, Lancaster University. Lancaster: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/030ju.htm>
- VAN HOUTUM, H. (1998): *The Development of Cross-Border Economic Relations*. Amsterdam, TelaThesis Publishers.

EN INTERNET:

Proyecto CONPASS: www.conpass.org

FRONTUR: <http://www.mityc.es/es-ES/Servicios/Publicaciones/CatalogoMaterias/Turismo/TURIS002.htm>

EURES Norte de Portugal-Galiza: www.eures-norteportugal-galicia.org

Resumen

Este artículo pretende ser una aproximación general y un análisis crítico sobre las transformaciones operadas en el ámbito de las comunicaciones y de la movilidad transfronteriza desde la apertura de las fronteras, resultado del proceso de construcción europea. En concreto, nos detendremos en el papel de la apertura fronteriza y de la mejora de las infraestructuras de transporte en las relaciones de movilidad entre los principales centros urbanos gallegos y portugueses.

Palabras clave: fronteras, movilidad, Galicia, norte de Portugal, infraestructuras de transporte.

Abstract

This paper aims to be a general approach and a critical analysis about the transformations operated in the field of transborder communications and mobility since Europe's opening of borders. Specifically, we shall pay special attention to the role of borders opening and transport infrastructures improvement in mobility relationships between the main Galician and Portuguese urban settlements.

Key words: borders, mobility, Galicia, Northern Portugal, transport infrastructures.

Résumé

Cet article est une approche générale et une analyse critique sur les transformations opérées dans le domaine des communications et des mobilités transfrontalières depuis l'ouverture des frontières, comme résultat du processus de construction européenne. Nous prêterons une attention spéciale au rôle de l'ouverture des frontières et de l'amélioration des infrastructures de transport, dans le cadre des rapports de mobilité entre les plus importants centres urbains galiciens et portugais.

Mots clé: frontières, mobilité, Galice, nord du Portugal, infrastructures de transport.