

TERRITORIO E INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN EN LA EURORREGIÓN GALICIA-REGIÓN NORTE DE PORTUGAL

Xulio X. PARDELLAS (xulio@uvigo.es)

Carmen PADÍN (padin@uvigo.es)

Departamento de Economía Aplicada, Universidade de Vigo

I. INTRODUCCIÓN

Ya mediada la segunda década del siglo XXI, el escenario del sistema urbano y de las comunicaciones en la eurorregión Galicia-Norte de Portugal (G-NP, en adelante) está mostrando un cambio muy significativo en la dinámica mantenida desde la integración de España y Portugal en la Comunidad Europea. En aquel momento las redes urbanas gallega y del norte portugués estaban mal conectadas desde el punto de vista de las infraestructuras de comunicación terrestres, presentando una notable asimetría en su distribución que en principio dificultaba una integración razonable con la desaparición de las fronteras. En el lado gallego se podía encontrar una clara estructura de los asentamientos inclinada hacia el lado atlántico, pero con un visible carácter policéntrico marcado por el peso demográfico de las dos principales ciudades (Coruña y Vigo, con cerca de 250.00 habitantes cada una) y una población cuantitativamente homogénea (en torno a los 100.000 h.) en las otras capitales de provincia. Por el contrario, la Región Norte mostraba un singular liderazgo urbano representado por el conjunto de municipios del Grande Porto que alcanzaba los 900.000 residentes, a gran distancia de las otras ciudades que apenas concentraban una media de 40-60.000 habitantes.

Esta situación de partida cambió profundamente a partir de 1986, porque de un desarrollo casi de espaldas uno al otro, los dos sistemas urbanos, como reflejo del conjunto de la sociedad y con el impulso de la cultura de la integración en Europa, comenzaron a interrelacionarse y a entrar en una dinámica común. En ese cambio influyen varios factores de modo conjunto y concatenado en un espacio relativamente corto de tiempo. El primero y probablemente más relevante, fue la

supresión de la frontera como obstáculo administrativo, lo que favoreció **en este territorio una singular dinámica de colaboración institucional**. Consecuentemente, el segundo factor lo constituyó la creación de la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal en 1991 y al año siguiente del Eixo Atlántico, asociación de los principales municipios de las dos regiones, que potenció y facilitó la relación entre agentes sociales y económicos (asociaciones culturales, empresariales y sindicatos). Fruto de esa colaboración, el tercer factor fue un rápido desarrollo de infraestructuras de comunicación que “cosieron” la raya con notable eficacia, como puede observarse hoy, después de la construcción de cinco puentes sobre el río Miño y los enlaces de las autovías y autopistas de las dos regiones.

La mejora de la movilidad tuvo una repercusión directa sobre el incremento de los intercambios sociales y económicos, impulsando la configuración de un nuevo sistema urbano interconectado en el que los agentes sociales y económicos aprovechan las ventajas de pertenecer a un espacio común, con mayores capacidades de acceso a bienes y servicios (RODRÍGUEZ y MARQUES, 2010).

II. TERRITORIO Y DEMOGRAFÍA EN LA EURORREGIÓN

La aparición de grandes desequilibrios territoriales entre los espacios rurales y urbanos es una de las características de los espacios europeos. Los espacios rurales aparecen cada vez más afectados por un notable descenso demográfico unido a una tasa creciente de población con edad superior a los sesenta y cinco años, un descenso paralelo de las tasas de natalidad y una profunda crisis del sector primario, lo que incrementa los efectos del despoblamiento. La zona de la eurorregión G-NP presenta los rasgos principales de esta tendencia.

Desde mediados del siglo XX en muchos de los países del norte y del centro de Europa y en especial a partir de la década de los años setenta en los países del sur de Europa, la estrategia para promover desarrollo socioeconómico de las zonas más desfavorecidas es el turismo, que en apariencia contribuye a paliar el déficit de empleo y el descenso de la población. Ante los efectos del deterioro y abandono de los espacios rurales el proceso de su recuperación se basa en potenciar su economía a través de aprovechar el valor de sus recursos productivos, naturales y culturales. En esta nueva concepción del territorio, el turismo rural se perfila como una de las actividades motoras de desarrollo a largo plazo, dado su efecto multiplicador sobre otras actividades complementarias al sector primario y por ser un instrumento de desarrollo endógeno (PULIDO, 2008).

Con esta visión, el territorio puede entenderse integrado en el entramado de intereses de la comunidad social, lo que permite percibirlo como un agente más del desarrollo y de esa forma, cada territorio se articula con el sistema económico internacional en función de su propia historia, lo que le dará posibilidades específicas en el proceso de cambio (VÁZQUEZ BARQUERO, 2005).

Como factor fundamental en ese concepto del territorio, el estudio de la demografía y los niveles educativos de la población constituye un elemento básico y de cualquier proyecto de desarrollo. Resulta obvio en consecuencia, que el principal recurso endógeno de un municipio sea su población, factor productivo y al mismo tiempo destinatario de los beneficios de aquel desarrollo, siendo más eficaz y más consciente de esos beneficios, cuanto más elevado sea su nivel educativo, cultural y cívico (PARDELLAS, 2007).

Para analizar la estructura de la población consideramos tres grupos de edades, como es habitual en los estudios demográficos, lo que permite conocer su relación con el grado de vejez de la población e incluso con el nivel de actividad de la zona, así como la evolución demográfica y las causas de sus modificaciones. En el conjunto de Europa, la tendencia al descenso de las tasas de natalidad es común en todos los países y las razones que explican este descenso son complejas y diversas, pero observando la estructura por edades de la población (cuadro 1), que muestra claros síntomas de envejecimiento, podemos deducir una primera causa en la disminución de los grupos en edad de procrear. Por otro lado, los cambios socioeconómicos y culturales que tuvieron lugar en Europa a lo largo del último tercio del s. XX, como el alargamiento de la edad de contraer matrimonio, el acceso de la mujer al mundo laboral y el uso de métodos anticonceptivos, provocaron un mayor control de la natalidad pueden ser igualmente, algunas explicaciones para este descenso (FORNER y SENANTE, 2016; ZAMAGNI, 2016).

Cuadro 1. Población por grupos de edad en la Eurorregión G-NP

	≤ 15	15-24	25-64	≥ 65
PORTUGAL	1572	1147	5832	2010
REGIÃO NORTE	557	425	2075	631
ESPAÑA	7069	4718	26911	8116
GALICIA	327	244	1568	632

FUENTE: *Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Galego de Estatística y del Instituto Nacional de Estatística de Portugal. Páginas: www.ige.eu, www.ine.pt, www.galicia-nortept.org*

Por su parte, la población del espacio conjunto Galicia y Norte de Portugal suma algo más de seis millones y medio de habitantes (Cuadro 2), lo que supone que este espacio tiene una fuerte presencia demográfica en el territorio. Analizando la participación individual, la Región Norte supone el 35% del total de la población portuguesa, mientras que la parte gallega no llega al 6% de la población en España. Por ello, la vinculación de Galicia con el Norte portugués tiene una importancia económica fundamental, dado que amplía su mercado “interno” y sus oportunidades de negocio. En cuanto a la superficie, puede observarse que los kilómetros cuadrados disponibles en las dos zonas son casi similares (mayor en Galicia, 29.574 km² que en el Norte portugués, 21.285 km²).

Cuadro 2. Población y superficie de la Euroregión G-NP

	Población (miles)	Superficie (Km ²)
PORTUGAL	10.636	92.212
REGIÃO NORTE	3.741	21.285
ESPAÑA	47.190	50.5962
GALICIA	2.795	29.574
EUROREG	6.536	50.859

FUENTE: *Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Galego de Estadística y del Instituto Nacional de Estadística de Portugal. Páginas: www.ige.eu, www.ine.pt, www.galicia-nortept.org*

Aunque no se han podido incorporar los datos municipales, la distribución de la densidad poblacional presenta asimetrías marcadas (cuadro 3). Ya con la observación de los datos del conjunto de los dos países, la media de habitantes por kilómetro cuadrado resulta ser algo mayor en Portugal (115 hab/km²) que en España (93 hab/km²), pero en las dos zonas de estudio la diferencia es mucho más evidente en el caso de la Región Norte, cuya densidad supera ampliamente a la media portuguesa y desde luego, a la gallega. Otra característica interesante, que complementa el análisis geodemográfico es la distribución administrativa en municipios y parroquias, estas últimas entidades menores con relevancia administrativa en Portugal. Como es lógico y debido a la diferencia de población y superficie, el número de municipios es veinte veces mayor en España que en Portugal, pero lo mismo sucede entre Galicia y la Región Norte, donde la relación es de uno a cuatro y el doble con respecto a las parroquias. Ahora bien, si recordamos que en superficie Galicia aventajaba a la Región Norte en casi un 30%, y que por el contrario, esta tenía el doble de densidad de población que Galicia, concluiremos una notable asimetría inversa en ruralidad, concentración demográfica y estructura administrativa entre las dos regiones.

Cuadro 3. Estructura administrativa y densidad de población en la Eurorregión G-NP

	Ayuntamientos	Parroquias	Densidad (hab/km ²)
PORTUGAL	308	4.260	115,4
REGIÃO NORTE	86	2.028	175,8
ESPAÑA	8.116	4.920	93,3
GALICIA	315	3.772	94,5
EURORREG	401	5.800	135,1

FUENTE: *Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Galego de Estatística y del Instituto Nacional de Estatística de Portugal. Páginas: www.ige.eu, www.ine.pt, www.galicia-nortept.org*

III. LA ESTRATEGIA DE COMUNICACIONES EN LA NUEVA ESTRUCTURA URBANA DE LA EURORREGIÓN

III.1. La realidad policéntrica de la urbanización

Más atrás fue comentado el fuerte liderazgo urbano de la Región Norte en la ciudad de Oporto, frente a la competitividad del mismo en Galicia, lo que expresaba una realidad notablemente policéntrica para el conjunto de la eurorregión. Al mismo tiempo y desde el punto de vista de la geografía física, este territorio aparece caracterizado por un paisaje diverso con una potencialidad económica fundamentada en primer lugar en aspectos estéticos y de esparcimiento: espacios naturales con varias formas de protección (parques nacionales, reservas de la biosfera y lugares de interés comunitario), que suponen de modo genérico un valor subjetivo para las propias poblaciones urbanas y un atractivo objetivo para el desarrollo de actividades turísticas. Pero también, en segundo lugar, en recursos que favorecen otras actividades productivas, entre las que podemos destacar muy en esquema:

1. Las áreas vinícolas que dan lugar a las Denominaciones de Origen de O Ribeiro, Monterrei, O Condado, Rías Baixas, Viño Verde, Douro, Dão y Porto
2. Las tierras ganaderas de las sierras centrales y orientales
3. Las aguas termales, que dieron lugar a su explotación balnearia

4. La pesca y el turismo de sol y playa del litoral.

Los tres primeros grupos se sitúan en su mayor parte en el espacio rural y configuraron el proceso de construcción histórica de un eje de ciudades interior, dando lugar a los principales intercambios comerciales entre estas ciudades y las del litoral, y a través de sus puertos hacia el resto de la península y Europa. En consecuencia, el conjunto del territorio puede dividirse geográfica y económicamente en dos grandes zonas, que responden a contornos paisajísticos diferenciados y en paralelo, a la elección de lugares de asentamiento por parte de las comunidades humanas en función de las actividades económicas que permitían los recursos y también de las facilidades de comunicación de unas con otras (SOUTO, 2005).

Así, en la zona que podemos denominar como eje litoral fue creándose una prolongada urbanización de elevada densidad y un uso diversificado de las características de la costa para las comunicaciones marítimas y para la pesca y los cultivos marinos, de tal forma que con esa lógica encontramos ciudades que crecieron sobre esas dos principales actividades y sus servicios complementarios, hasta su estructura actual de áreas metropolitanas, y otras ciudades de menor tamaño, que muestran su especialización básica en la pesca y actualmente en el turismo (PARDELLAS *et al.*, 2010).

Por su parte, las tierras del interior que configuran el segundo eje, muestran en las dos últimas décadas una pérdida demográfica importante, con un muy evidente proceso migratorio de los espacios rurales hacia las ciudades. Al mismo tiempo y aunque el uso de los recursos antes citados sigue siendo la base de su economía, aquella evolución demográfica está provocando un rápido envejecimiento de su población, con la desaparición de actividades tradicionales que formaban parte de la identidad y la cultura de sus comunidades sociales (FIGUEIREDO y LEAL, 2013).

Complementariamente a esa descripción axial de la estructura urbana del territorio, para los objetivos de este trabajo es interesante la división de las ciudades de acuerdo con su funcionalidad dentro del eje en el que se sitúan, de modo que podemos diferenciar tres tipologías:

1. Las áreas metropolitanas con más de 800.000 hab. (A Coruña-Ferrol, Vigo-Vilagarcía-Pontevedra y Grande Porto), que actúan como centros de recepción y distribución de mercancías y por lo tanto son fundamentales para la economía y el comercio exterior de la eurorregión, actuando a su vez como vasos comunicantes entre los dos ejes
2. Ciudades intermedias, entre 80.000 y 200.000 hab. (Santiago de Com-

postela, Lugo, Ourense, Braga, Guimarães), con una funcionalidad básicamente comercial, concentrando el mercado de pequeñas y medias empresas, tanto del sector primario, como del industrial, así como los servicios necesarios para su área de influencia

3. Ciudades pequeñas, menos de 50.000 hab, pero con un importante papel de nudos de comunicación entre su entorno empresarial, generalmente de sectores tradicionales, y las áreas metropolitanas o intermedias. Son los casos de Lalín, que une la comarca del Deza con Santiago, de Viana do Castelo con las tierras del Vale do Lima, que gravita hacia Porto, de la recientemente creada eurociudad Chaves-Verín, que une los recursos termales del Alto Tâmega gravitando hacia Vila Real y Porto, o bien hacia Ourense, de Monforte de Lemos, que une con Ourense las tierras del río Sil y la minería de Valdeorras, de Vila Real y Bragança, capitales de distritos trasmontanos, o finalmente, de Peso da Régua, con la doble función de unir por un lado las tierras vinícolas del Alto Douro con Vila Nova de Gaia, donde se encuentran las caves del vino de Porto y por otro lado, el turismo etnográfico por el río Douro relacionado con el proceso de elaboración y envejecimiento de aquel vino (DOMÍNGUEZ, 2004).

^III.2. Las relaciones comerciales y la evolución de las comunicaciones

El anterior esquema y sus áreas urbanas expresa una necesidad de comunicaciones fundamentada en la capacidad de centralizar y distribuir personas y mercancías a y desde cada tipo de ciudad, y de acuerdo con su funcionalidad en cada eje. Uno de los axiomas básicos de la política de transporte y comunicaciones en la Unión Europea, ya desde antes de la década 2000, se viene orientando a reducir el uso dominante del vehículo privado, considerado incompatible con un desarrollo sostenible de las regiones y explicitado en el *Libro Blanco del Transporte*, elaborado por la Comisión Europea en 2001. En ese informe se daba un plazo de 30 años para conseguir un sistema de transportes fundamentado en tres principios básicos: reequilibrio entre diferentes formas de movilidad para personas y mercancías, intermodalidad y **drástica reducción del impacto ambiental**.

En la eurrregión y teniendo en cuenta sus singulares características orográficas y de dispersión de la población, el debate sobre las estrategias de transporte se centró en estas dos últimas décadas, en buscar fórmulas que permitiesen unir a unos ciudadanos con otros y que al mismo tiempo facilitasen el intercambio de productos y servicios (PARDELLAS, 2000). Probablemente, una de las aportaciones más interesantes para ese debate fue la elaboración del *Stakeholder Con-*

sultation Report, publicado por la Comisión Europea en diciembre de 2008 y que inspiró los documentos *Plan Director de Estradas de Galicia 2008-2020* y *Plan Rodoviário Nacional 2000*. Estos documentos proponen una sólida estrategia de actuaciones en el ámbito de las infraestructuras, que implica a medio plazo un índice de cobertura espacial y poblacional en algunos aspectos por encima de las medias comunitarias, como se mostrará más adelante.

Por otro lado, la estrategia de comunicaciones de la eurorregión, aunque tiene una clara vocación de integrarse en las redes de intercambios peninsulares y europeos, corre el riesgo de no superar su tradicional marginalidad económica a causa del declive productivo de su actividad industrial, lo que expresa uno de los últimos informes del *European Spatial Planning Observation Network* (ESPON), como escenario territorial para el marco financiero 2014-2020. Aquel riesgo es mayor en el caso de la Región Norte, por los problemas de su perfil industrial en los ramos textil y calzado, intensivos en factor trabajo y escasa innovación tecnológica, apoyados en bajos salarios e incluso subcontratación temporal. El informe de ESPON, además de incidir en políticas para crear una base industrial más competitiva, hace al mismo tiempo una clara recomendación con respecto a la necesaria potenciación del policentrismo, como estrategia para lograr las necesarias economías de escala, fomentando la complementariedad de las tres grandes áreas metropolitanas de la eurorregión, A Coruña-Ferrol, Vigo-Pontevedra-Vilagarcía y Grande Porto, buscando en todo caso, la cooperación funcional del eje litoral con el eje interior y fomentando la integración de este último en la dinámica urbana para incrementar la competitividad territorial conjunta (RODRÍGUEZ y MARQUES, 2010).

Las nuevas tendencias en la dinámica de asentamientos empresariales también nos permiten establecer una configuración interpretativa de la competitividad territorial consecuente con la vertebración interna del conjunto del territorio. Teniendo en cuenta que si el sistema axial litoral concentra el efecto atracción-satisfacción más visible para las empresas, el desarrollo de las nuevas áreas de localización desde finales de los años 1990, muestra una tendencia relevante hacia el eje interior, obviamente, menos potente, pero con dinámica propia. De hecho, con el enfoque de las directrices del pasado Marco Financiero Europeo 2007-2013, estudios de CEBRIÁN *et al.*, (2007) y de GONZÁLEZ y FIGUEROA (2007), apuntan resultados e hipótesis que aparentan confirmar aquella tendencia.

De acuerdo con esos resultados y con la actualización de los datos del consorcio de la Zona Franca de Vigo (2015), las principales empresas denominadas “gacela” (capacidad de innovación y creación de empleo), se concentraban en Galicia en el entorno de Vigo y su área de influencia, y en la Región Norte, en

Oporto y en el triángulo Barcelos-Famalicão-Braga. Por su parte, las denominadas de “alto rendimiento” (bien posicionadas dentro de su sector de actividad con un grado aceptable de eficacia), aparecen más dispersas en Galicia, entre el litoral oeste y norte, y el triángulo interior Lalín-Lugo-Ourense, mientras que en la Región Norte vuelven a concentrarse en el triángulo antes citado.

Por último, las empresas “generadoras de riqueza” (analizadas desde la variable valor añadido y de especial interés para nuestro análisis referido a la evolución de las comunicaciones), en sectores como las piedras ornamentales, el turismo o el termalismo, confirman ya una notable dispersión, en la que sobresalen como áreas emergentes el eje interior de ciudades pequeñas, Barco de Valdeorras-Verín-Chaves-Peso da Régua, y la costa de Lugo.

Con esta visión podría afirmarse que en la actualidad el sistema axial de áreas metropolitanas del litoral ya no protagoniza en exclusiva el proceso de desarrollo y de competitividad de la eurorregión, compartiéndolo con otros ámbitos locales que representan otras dinámicas en el territorio y en consecuencia, como fue apuntado anteriormente, el conjunto muestra el efecto positivo del policentrismo y una nueva orientación de la cohesión social entre los núcleos urbanos interiores y los atlánticos.

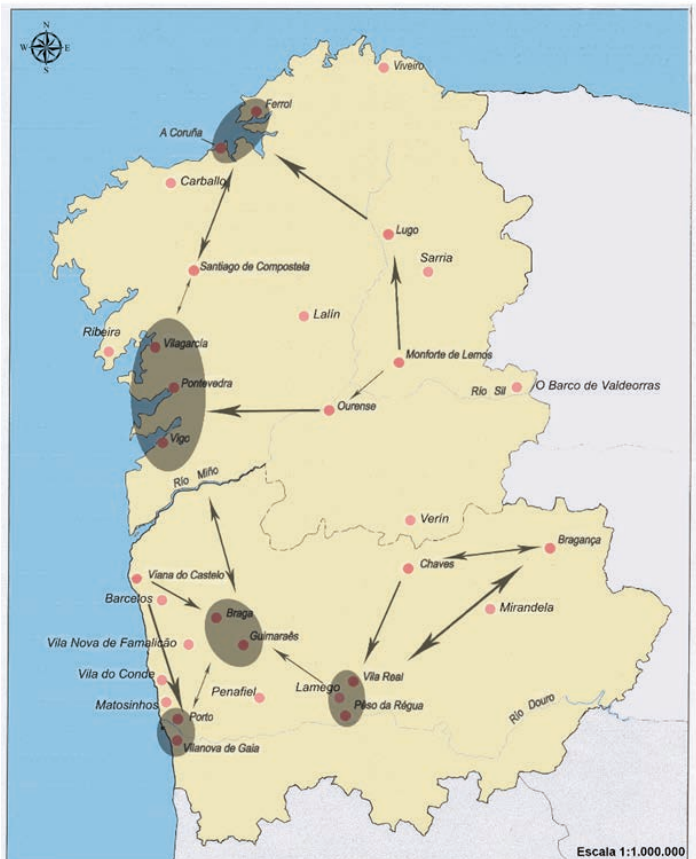
Las conclusiones del Plan de Infraestructuras del Eixo Atlántico (PARDELLAS, 2000), establecían con los datos de aquel momento una diferenciación para sus propuestas de vías de alta capacidad, entre los que denominaba ejes estructurantes principales y ejes complementarios. Curiosamente, los primeros coincidían con las actuales necesidades de comunicación de las ciudades con empresas generadoras de riqueza y al mismo tiempo, vertebraban el eje urbano interior, valorando su función de acceso a los mercados europeos por el litoral norte, lo que parece indicar que no ha habido grandes cambios en aquellas necesidades con el paso de esta década y media.

De acuerdo con los datos del apartado anterior, El mapa 1 muestra las relaciones comerciales entre los dos ejes de ciudades de la eurorregión, con una forma marcadamente circular en el caso de Galicia y de malla en la Región Norte, expresando por un lado la solidez del eje litoral y por otro lado, la funcionalidad de las ciudades intermedias y pequeñas.

A la vista de esas relaciones comerciales, si analizamos la evolución de las infraestructuras terrestres construidas desde finales de los años 1990 y la vertebración actual y tendencial de la eurorregión (mapa 2), es preciso destacar en primer lugar que su referencia básica ha sido la conexión exterior hacia la península y Europa, tanto en el caso de Galicia (autovías A-6 desde A Coruña y A-52 desde

Vigo, hacia Madrid), como de la Región Norte (enlace de la *IP-1 A-1* de Porto a Aveiro y desde allí la *IP-5 A-25*, hacia Salamanca), completada la gallega en 1999 y la portuguesa en el 2006. Parece obvio que esta prioridad respondía mucho más a los intereses generales de Madrid y Lisboa, que a las necesidades específicas de las comunicaciones inter e intrarregionales de este territorio, aunque para Galicia aquellas dos autovías cumplieron un relevante papel en la comunicación entre el litoral y el interior, rompiendo por primera vez la hegemonía litoral e incrementando la importancia del eje interior, que podría alcanzar los mercados europeos en condiciones semejantes de acceso. No fue así para la Región Norte, dado que la citada autovía A-25 corría por el sur de la misma, vertebrando la Beira Interior (FERNÁNDEZ y SILVA, 2010).

Mapa. 1. Áreas económicas y comerciales de la Eurorregión G-NP



FUENTE: *Elaboración propia con datos de J.M. Souto (2005): 50*

La disponibilidad de la autopista Lisboa-Oporto-Valença (A-3 IP-1), que vertebra el eje litoral en la Región Norte, quedó terminada en 1998, pero hubo de esperar a 2003 para su enlace con la A-9 (A Coruña-Santiago-Vigo-Tui), completando finalmente la comunicación axial del sistema de ciudades de la franja atlántica y una primera proyección exterior de la eurorregión, en este caso hacia el sur.

Otra vía estructurante, que respondía a una propuesta del citado Plan de Infraestructuras del Eixo Atlántico y tenía como objetivo abrir la comunicación con Europa por el norte, fue completada con la autovía A-8 en el 2014, enlazando con la A-6 en Guitiriz, a 26 kms de Lugo y continuando hacia el extremo nordeste de Galicia, en Ribadeo, con un trazado litoral que atraviesa Asturias, Cantabria y el País Vasco hasta Irún, donde se une a la A-63 francesa.

Mapa. 2. Estructura de las vías de alta capacidad en la Eurorregión G-NP



FUENTE: Elaboración propia a partir de Pires da Costa e Macedo (2010): 151-187 y web del Eixo Atlántico (www.eixoatlantico.com)

Esta autovía presenta una especial relevancia porque incrementa notablemente el potencial competitivo del eje interior, confiriéndole además el protagonismo de servir de unión al eje litoral con Europa por el norte de la península. Por otra parte, ha sido fundamental para romper un tradicional y negativo aislamiento de Galicia con Asturias, regiones vecinas, pero con muy difícil comunicación hasta esa fecha.

Siguiendo en el eje interior, la AP-53, completada a finales de 2007, une Santiago de Compostela con Ourense y sirvió para dar salida a la capital de Galicia hacia la península a través de la citada A-52 y su enlace con el eje interior portugués desde Verín.

Además de la mencionada unión de la A-9 gallega con la A-3 portuguesa, el eje litoral de la eurorregión cuenta con otra autovía, la A-28, completada en 2011, después de varios problemas con las comunidades de montes y que discurre pegada a la costa, uniendo las ciudades de Oporto con Viana do Castelo y Caminha, para llegar después a Valença do Minho y Tui con un pequeño tramo de carretera y enlazar con las A-3 y A-9.

Por su parte, el eje interior quedó finalizado en 2013, con la extensión de la autovía A-24, que venía desde la ciudad de Viseu, uniendo ahora las ciudades portuguesas de Peso da Régua, Vila Real y Chaves con Verín, ya en Galicia (mapa 2).

Sin embargo, es necesario destacar que la vertebración del lado portugués muestra una estructura enmallada que une en realidad tres ejes, el estrictamente costero, el que denominamos litoral y el interior. Las ciudades de los ejes costero y litoral se enlazan a través de tres autovías, la A-27, entre Viana do Castelo y Ponte de Lima, la A-11, entre Esposende, Braga y Guimarães, y la A-7, entre Póvoa de Varzim, Vila Nova de Famalicão y Guimarães, todas ellas completadas entre los años 2010 y 2011.

Hacia el eje interior discurren la continuación de la A-7, desde Guimarães hasta Vila Pouca de Aguiar y la A-4, desde Oporto hasta Vila Real, finalizadas en 2011. En los dos casos la unión se realiza con la citada A-24, pero desde Vila Real, la A-4 se prolonga hasta Bragança y la frontera a la altura del pueblo de Quintanilha, a donde llegó en 2013, sin encontrar una continuación española hacia Zamora, que a medio plazo no está contemplada en ningún plan.

Es importante esta vertebración en malla en la Región Norte, porque respondía a las necesidades de comunicación entre las que antes denominamos “ciudades gacela”, con capacidad de innovación y creación de empleo y situadas por un lado en el triángulo Braga-Barcelos-Famalicão y por otro lado, en el Grande

Porto, donde se encuentra Leixões, el principal centro portuario para la exportación de los productos de aquellas ciudades.

En cuanto a la vertebración por ferrocarril, esta apenas presenta debate en sus necesidades y objetivos, pero sí aparecen numerosas dudas, enfoques, presiones políticas e intereses económicos en cuanto a su trazado y configuración geográfico-económica definitiva, sobre todo si tenemos en cuenta que a pesar de que fue considerada como preferente en el marco económico de actuaciones de UE 2007-2013, la crisis y los cambios de gobierno, entre otras razones, han causado por ejemplo, el aparente abandono del proyecto de alta velocidad entre Oporto y Vigo, mientras que entre esta última ciudad y Coruña circulan ya trenes con ese trazado.

Si para el conjunto de España y Portugal la construcción de las primeras líneas de ferrocarril sufre un notable retraso con respecto a las de otros países europeos, en el caso de Galicia y la Región Norte la demora es mucho mayor, situándose las primeras obras en el último tercio del siglo XIX, con la dificultad agregada de las dificultades derivadas de la orografía de estas dos regiones. La consecuencia principal de este hecho fue una escasa participación y relevancia del ferrocarril en su desarrollo económico, que todavía puede observarse en nuestros días. Aun así, la red ferroviaria actual en la eurorregión presenta algunas fortalezas y aspectos positivos que deben tenerse en cuenta para valorar y analizar su papel futuro, como son la completa interconexión de la red urbana atlántica, con el consiguiente acceso a sus principales puertos. En paralelo, y en el lado negativo, la falta de acceso a los aeropuertos y la casi total inexistencia de intermodalidad en todo su trazado, provocan una grave reducción de la eficacia del ferrocarril como factor de desarrollo (RODRÍGUEZ BUGARIN, 2010).

Quizás por los problemas citados, la estructura de la red ferroviaria en la eurorregión muestra notables diferencias entre una y otra región, en gran medida opuestas a las comentadas para las comunicaciones por carretera. En Galicia observamos una cierta malla de unión entre los ejes urbanos atlántico e interior con alta velocidad en la línea Coruña-Vigo y entre Coruña-Santiago-Ourense, pero no sucede lo mismo en el norte de Portugal, donde la línea Oporto-Valença todavía circula con velocidades reducidas e incluso la que une Lisboa con Oporto apenas supera los 100 km/h, a pesar de estar electrificada. En todo caso, como comenta RODRÍGUEZ BUGARÍN (2010: 193), un aumento de la velocidad en los trenes implica una pérdida de accesibilidad, dado que numerosas paradas que antes usaban los viajeros de los pueblos y ciudades pequeñas, ahora dejan de hacerse sin un diseño de alternativas para esa población.

El caso del transporte marítimo es bien diferente y con características homogéneas en las dos regiones, por cuanto los puertos existentes en ellas cumplen razonablemente los objetivos genéricos de articularse con otros modos de transporte, estimulan la intermodalidad y sirven para fomentar la constitución de cadenas logísticas de suministro. A pesar de que la crisis está provocando una caída del comercio, con un descenso en los tráficos y el consecuente deterioro de la posición competitiva de algunos puertos en todo el mundo, el posicionamiento y potencial de la eurorregión no ha sufrido graves impactos si consideramos los factores clave de su competitividad, la situación geográfica, las condiciones físicas e infraestructuras y las condiciones de explotación (GONZÁLEZ LAXE, 2010).

Las dos tipologías de puertos más usadas para el análisis de sus características se centran su condición de puertos conectados o excluidos y puertos clásicos y modernos. Los conectados mueven cargas diversas predominantemente en contenedores, presentan altos niveles de eficiencia en su gestión, sirven de nodos a las redes empresariales de su entorno, disponen de buenas infraestructuras portuarias y están apoyados en un sistema institucional bien reglado para afrontar la competencia internacional y la incorporación de nuevas tecnologías. A su vez, los puertos modernos están integrados en el centro de redes de procesamiento y distribución, muy vinculados a las relaciones comerciales interior/exterior de su entorno económico y favorecen la intermodalidad.

En términos generales, los de Ferrol, Coruña, Vilagarcía, Marín y Vigo en Galicia, podrían calificarse como puertos conectados y modernos, con una importante diversificación de tráficos y un notable crecimiento de los contenedores, constituyendo en conjunto un factor básico para el desarrollo de esta región, por estar bien conectados con las ciudades y empresas de los dos ejes atlántico e interior, aunque Ferrol y Coruña mantienen un competencia por su proximidad geográfica que en cierta medida reduce la eficacia de su gestión. Al mismo tiempo, el de Oporto-Leixões en la Región Norte, hace ya bastantes años que se encuentra entre los puertos de mayor eficiencia de Europa y cumple un papel fundamental para el comercio exterior de las empresas de toda la región. A su vez, el de Viana do Castelo, después de las obras de ampliación de su muelle y calado en los primeros años de la década 2000, ha incrementado notablemente su competitividad y su potencial para transformarse a corto plazo en un puerto moderno.

La vertebración aeroportuaria es mucho más complicada, por mantener dos aeropuertos internacionales (Santiago y Oporto), con una notable asimetría de tráficos y una competencia no muy razonable en la atracción de los mismos. Santiago presta fundamentalmente líneas con Europa, mientras que Oporto además

ofrece vuelos transoceánicos a América, ofreciendo una política de intermodalidad autobús-avión para atraer pasajeros de Galicia, completada con una línea de metro que lo une al centro de la ciudad.

La concurrencia entre aeropuertos se completa con los de Vigo y Coruña, que a los vuelos tradicionales hacia el interior de la península, agregaron en los últimos años ofertas hacia París, Londres y Bolonia, estableciendo así una competencia entre todos ellos con escasa lógica desde la gestión de unas infraestructuras que debían complementar las necesidades de comunicación de empresarios y turistas, dentro de la red conjunta de transporte para la economía de la eurrregión: las cuatro instalaciones aeroportuarias conviven en una franja de apenas 300 kms, distancia entre Coruña y Oporto. Por otra parte y como ya fue comentado más atrás, solo existe una relativa intermodalidad autobús-avión en los aeropuertos gallegos, lo que igualmente reduce su papel como factores de desarrollo económico. Algunos autores (LOSADA y DE FRANCISCO, 2010), se atreven a apuntar la recomendación de que se lleve a cabo una especialización de tráfico, políticamente inaceptable, como corresponde a la lógica de las diferentes administraciones, pero evidente desde la lógica económica, que permitiría incrementar tanto la eficiencia en el uso de las instalaciones y la optimización de las futuras inversiones públicas, como la propia imagen y la comodidad para los pasajeros, teniendo en cuenta que más de un tercio de los viajes internacionales corresponden a motivaciones de turismo.

IV. CONCLUSIONES

El estudio del territorio entre Galicia y Norte de Portugal, que configura la Eurrregión del mismo nombre, es un área con un gran potencial económico aún por analizar, dado que con la incorporación de España y Portugal a la Unión Europea, las potencialidades y oportunidades entre los dos países se incrementaron de forma muy considerable, aprovechando los efectos de la cooperación ya existente con vínculos anteriores.

La Región Norte presenta una densidad de población que duplica a la gallega y también superior al conjunto de Portugal, lo que indica un elevado grado de concentración de habitantes en este territorio. Otra característica que complementa el análisis demografía-territorio es la distribución administrativa en municipios y parroquias, estas últimas con relevancia administrativa en Portugal. Sin embargo, la relación entre Galicia y la Región Norte es de uno a cuatro en el número de municipios y el doble con respecto a las parroquias. Lo que expresa una notable asimetría inversa en ruralidad, concentración demográfica y estructu-

ra administrativa entre las dos regiones, que considerada en positivo supone una complementariedad en su potencial demográfico y económico.

El carácter policéntrico es una característica fundamental del sistema urbano conjunto Galicia-Región Norte y responde a un proceso de construcción histórica de asentamientos humanos en el que no destacaba un liderazgo específico para ninguna de sus ciudades. Incluso algunos historiadores afirman que responde a una formación espontánea, fundamentada en la dispersión de la población y en las características orográficas y morfológicas del territorio. Por esa razón, aquel carácter policéntrico debe verse como una oportunidad para incrementar la capacidad competitiva del territorio.

En la estructura económica referida al urbanismo de la eurorregión destaca la situación de las empresas denominadas “gacela” (con capacidad de innovación y creación de empleo), concentradas en el entorno de Vigo y su área de influencia, en Oporto y en el triángulo Barcelos-Famalicão-Braga. Por su parte, las denominadas de “alto rendimiento” (bien posicionadas dentro de su sector de actividad con un grado aceptable de eficacia), aparecen más dispersas entre el litoral oeste y norte de Galicia y en el triángulo interior Lalín-Lugo-Ourense, mientras que en la Región Norte vuelven a concentrarse en el triángulo Barcelos-Famalicão-Braga.

Por último, las empresas “generadoras de riqueza” (analizadas desde la variable valor añadido y de especial interés para nuestro análisis referido a la evolución de las comunicaciones), confirman ya una notable dispersión, en la que sobresalen como áreas emergentes el eje interior de ciudades pequeñas, Barco de Valdeorras-Verín-Chaves-Peso da Régua, Vila Real, Bragança y la costa de Lugo.

En consecuencia, puede afirmarse que en la actualidad el sistema axial de áreas metropolitanas del litoral ya no protagoniza en exclusiva el proceso de desarrollo y de competitividad de la eurorregión, compartiéndolo con otros ámbitos locales que representan otras dinámicas en el territorio, por lo que el conjunto muestra el efecto positivo del policentrismo y una nueva orientación de la cohesión social entre los núcleos urbanos interiores y los atlánticos.

La evolución de las infraestructuras terrestres construidas desde finales de los años 1990 y la vertebración actual y tendencial de la eurorregión, evidencia una referencia básica en la conexión exterior hacia la península y Europa, tanto en el caso de Galicia (autovías A-6 desde A Coruña y A-52 desde Vigo, hacia Madrid), como de la Región Norte (enlace de la *IP-1 A-1* de Porto a Aveiro y desde allí la *IP-5 A-25*, hacia Salamanca). Parece obvio que esta prioridad respondía mucho más a los intereses generales de Madrid y Lisboa, que a las necesidades específicas de las comunicaciones inter e intrarregionales de este territorio.

En lo que se refiere a las condiciones de vertebración derivada de las nuevas infraestructuras viarias, destaca de nuevo la asimetría entre Galicia y el Norte de Portugal. En la primera encontramos una orientación en forma de “T-Y”, primero norte-sur (Coruña-Vigo) y luego ambas hacia Ourense, y con otra salida por el Cantábrico, mientras que en el lado portugués aparece una malla que une en realidad tres ejes: uno estrictamente costero (Oporto- Póvoa de Varzim-Viana do Castelo-Ponte de Lima), otro que denominamos litoral (Oporto-Vila Nova de Famalicão-Guimarães- Braga-Valença) y el interior (Oporto-Vila Real-Bragança). Esa diferencia marca las distintas políticas de Madrid y Lisboa, donde la segunda se acerca más a las necesidades de comunicación de los principales centros de producción y distribución.

También la estructura de la red ferroviaria muestra notables diferencias entre una y otra región. En Galicia aparece una malla de unión entre los ejes urbanos atlántico e interior con alta velocidad en la línea Coruña-Vigo y entre Coruña-Santiago-Ourense, pero no sucede lo mismo en el norte de Portugal, donde la circulación entre Oporto y Valença todavía corresponde a velocidades no apropiadas a nuestro siglo, mientras que el proyecto de alta velocidad para unir las ciudades de Oporto, Vigo y Coruña aparentemente ha quedado congelado.

En el caso del transporte marítimo las características son homogéneas en las dos regiones, por cuanto los puertos existentes en ellas cumplen razonablemente los objetivos genéricos de articularse con otros modos de transporte, estimulan la intermodalidad y sirven para fomentar la constitución de cadenas logísticas de suministro.

La vertebración aeroportuaria es más complicada, por mantener dos aeropuertos internacionales (Santiago y Oporto), que compiten entre sí para atraer tráfico y pasajeros. La concurrencia entre aeropuertos se completa con los de Vigo y Coruña, con vuelos hacia el interior de la península y recientemente también a Europa. Las cuatro instalaciones aeroportuarias conviven en una franja de apenas 300 kms, distancia entre Coruña y Oporto, por lo que la competencia entre ellas reduce su papel como factores de desarrollo económico.

En todo caso y considerada en su conjunto, la eurorregión muestra unas infraestructuras y equipamientos de comunicaciones, construidas o reformadas en la década de los 2000, razonablemente eficaces y que constituyen un factor fundamental en el objetivo de reducir la marginalidad geográfica de este territorio con respecto a los principales centros económicos de Europa, contribuyendo así a incrementar las relaciones comerciales con ellos.

BIBLIOGRAFÍA

- CEBRIÁN, P. *et al.* (2007): “Caracterización estratégica de las empresas de la eurorrexión”. *Papeles de Economía Española*. Monográfico de Galicia y Norte de Portugal, nº 22, 135-145.
- COMISIÓN EUROPEA (2001): *Libro Blanco del Transporte*. Bruselas.
- COMISIÓN EUROPEA (2008): *Stakeholder Consultation Report*. Bruselas.
- DOMÍNGUEZ, L. (dir.) (2004): *Galicia-Norte de Portugal: dúas rexións, unha euro-rrexión construíndo a Europa dos cidadáns*. Coruña, Eixo Atlántico.
- FERNÁNDEZ, A. y SILVA, P. (2010): “Territorio e mobilidade na Galiza e na Região Norte”, en *Estratègia dos transportes do Eixo Atlántico* (DOMÍNGUEZ, L., coord.). Vigo, Eixo Atlántico, 19-53.
- FIGUEIREDO, A. y LEAL, I. (2013): “Diagnóstico da situación socioeconómica da fronteira Galiza-Norte de Portugal”, en *Estudio socioeconómico de la frontera entre Portugal y España* (DOMÍNGUEZ, L., coord.). Salamanca, Diputación Provincial de Salamanca. 37-137
- FORNER, S. y SENANTE, H.D. (2016): *La unidad europea. Aproximaciones a la historia de la Europa Comunitaria*. Alicante, Universitat d’Alacant.
- GONZÁLEZ GURRIARÁN, J. y FIGUEROA, P. (2007): “El sistema empresarial privado de Galicia en el marco de la innovación”, *Papeles de Economía Española*. Monográfico de Galicia y Norte de Portugal, nº 22, 121-135.
- GONZÁLEZ LAXE, F. (2010): “Acciones estratégicas sobre transporte marítimo y las infraestructuras portuarias del Eixo Atlántico”, en *Estratègia dos transportes do Eixo Atlántico* (Domínguez, L., coord.). Vigo, Eixo Atlántico, 209-241.
- LOSADA, A. y DE FRANCISCO, J. (2010): “O sistema aeroportuario da eurorrexión Galicia-Norte de Portugal”, en *Estratègia dos transportes do Eixo Atlántico* (DOMÍNGUEZ, L., coord.). Vigo, Eixo Atlántico, 241-263.
- PARDELLAS, X. (dir.) (2000): *Plan de infraestructuras do Eixo Atlántico*. Vigo, Deputación de Pontevedra.
- PARDELLAS, X. (2007): “Factores de competitividade no turismo da eurorrexión”, en *Turismo de interior en áreas fronteirizas: recursos e ofertas* (PARDELLAS, X., dir.). Vigo, Universidade de Vigo, 153-177
- PARDELLAS, X.; PADÍN, C. y SIMÕES, C. (2010): “Territorio e mobilidade: espazos turísticos”, en *Estratègia dos transportes do Eixo Atlántico* (DOMÍNGUEZ, L., coord.). Vigo, Eixo Atlántico, 53-83.
- PIRES DA COSTA, A. y MACEDO, J. (2010): “Sistema de transportes e estradas”, en *Estratègia dos transportes do Eixo Atlántico* (DOMÍNGUEZ, L., coord.). Vigo, Eixo Atlántico, 151-189.
- PULIDO, J.I. (coord.) (2008): *El turismo rural*. Madrid, Síntesis.
- RODRÍGUEZ BUGARÍN, M. (2010): “Sistema de transportes y ferrocarril”, en *Estratègia dos transportes do Eixo Atlántico* (DOMÍNGUEZ, L., coord.). Vigo, Eixo Atlántico, 189-209.

- RODRÍGUEZ, R. y MARQUES, H. (2010): “Policentrismo e complementariedade do sistema urbano”, en *Complementariedade para competir: Eixo Atlántico, unha estratexia polo territorio* (RODRÍGUEZ, R., coord.). Coruña, Eixo Atlántico, 9-30.
- SOUTO, J.M. (dir.) (2005): *Segundos Estudos Estratéxicos do Eixo Atlántico*. Vigo, Eixo Atlántico.
- VÁZQUEZ BARQUERO, A. (2005): *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. Barcelona, A. Bosch Editor.
- ZAMAGNI, V. (2016): *Una historia económica. Europa de la edad media a la crisis del euro*. Barcelona, Editorial Planeta.
- Zona Franca de Vigo (2015): *Informe ARDAN*. Vigo.

Fuentes de datos:

EUORREGIÓN Galicia-Norte de Portugal: www.galicia-nortept.org
INSTITUTO GALEGO DE ESTATÍSTICA: www.ige.eu
INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (Portugal): www.ine.pt