



*A Coruña, Braga, Bragança,
Chaves, Ferrol, Guimarães,
Lugo, Monforte de Lemos,
Ourense, Peso da Régua,
Pontevedra, Porto,
Santiago de Compostela,
Vila Nova da Gaia,
Viana do Castelo, Vigo,
Vila Real, Vilagarcía de Arousa*



SERVICIO DE PUBLICACIÓN
DEPUTACIÓN PROVINCIAL DE PONTEVEDRA



EIXO ATLÂNTICO
DO NOROESTE PENINSULAR



Co-Financiado
pelo Interreg II

Membro da:



Plan de infraestructuras do Eixo Atlántico

Plano de infraestructuras do Eixo Atlântico



Dirección / Direcção

Xulio Pardellas de Blás

Excma. Deputación de Pontevedra
Presidente: Manuel Abeledo López
Deputado da área de Cultura: Rafael Louzán Abal

Servicio de Publicacións
Dirección: Miguel Pereira Figueroa
Director adxunto: César Manuel López Marras

Gabinete de asesoramento lingüístico:
Celia Soto Espiña
Ana Vicente Rivas

© Diputación Provincial de Pontevedra
Servicio de Publicaciones

Impreso en España - Printed in Spain

Edita: Deputación Provincial de Pontevedra
Impreso en Artes Gráficas Vicus, S.A.L.
r/ Segovia, 19 - 36205 Vigo

I.S.B.N.: 84-8457-042-8
Depósito legal: VG-1.032-2000

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS
DO EIXO ATLÁNTICO

PLANO DE INFRA-ESTRUTURAS
DO EIXO ATLÁNTICO

Equipo de traballo: / Grupo de traballo:

Dirección / Direcção
Xulio Pardellas de Blas
(Depto. de Economía Aplicada. Universidade de Vigo)

Universidade de Vigo:
Nemesio Pereira Lorenzo
Beatriz González Vázquez
José Luis Martínez Orge
Carmen Padín Fabeiro
Verónica Piñeiro Fernández
Alberto Vila Garrido

Universidade do Minho:
Francisco Carbalho Cruz
Sofia Ferreira Machado
Rosa Branca Esteves
José Cadima Ribeiro

Infografía:
Pedro Figueras

Cartografía:
Comunidade de Traballo Galiza-Norte de Portugal

Dirección: / Direcção:
Xulio Pardellas de Blás

PLANO DE INFRA-ESTRUTURAS DO EIXO ATLÂNTICO

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DO EIXO ATLÂNTICO

Realizado por profesores das: / Realizado por professores das:

Universidade de Vigo

Universidade do Minho

Vigo-Braga, maio 2000

CONTIDO : / CONTEÚDO:

INTRODUCCIÓN / INTRODUÇÃO

PRIMEIRA PARTE:

ASPECTOS XERAIS E ANTECEDENTES - ASPECTOS GERAIS E ANTECEDENTES

- Caracterización socioeconómica da Eurorrexión - Caracterização socioeconómica da Euroregião
- Os resultados do Plan Estratéxico de 1994 - Os resultados do Plano Estratégico de 1994

SEGUNDA PARTE:

AS NOVAS CLAVES NA ESTRATEXIA DE DESENVOLVEMENTO DAS CIDADES DO EIXO ATLÁNTICO - OS NOVOS INDICADORES NA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES DO EIXO ATLÂNTICO

- As relacións co contorno exterior: vertebración externa / As relações com a envolvente externa
- As relacións interiores: os subespacios económicos internos e a configuración das estratexias de desenvolvemento / As relações internas: os sub-espacos económicos internos e a configuração das estratégias de desenvolvemento

TERCEIRA PARTE:

AVALIACIÓN DAS PROPOSTAS DE INFRAESTRUCTURAS COMO FACTORES DE VERTEBRACIÓN - AVALIACÃO DAS PROPOSTAS DE INFRAESTRUTURAS COMO FACTORES DE EQUILIBRIO

- Avaliación das propostas do PDG e PDR portugués / Avaliação das propostas do PDG e PDR portugués
- Avaliación das propostas E. A. / Avaliação das propostas E. A.

A XEITO DE ELEMENTAIS CONCLUSIÓNS / *CONCLUSÕES ELEMENTARES*

BIBLIOGRAFÍA / *BIBLIOGRAFIA*

MAPAS

ANEXO:

Resumo das principais propostas / *Resumo das principais propostas*

Historicamente os nosos dirixentes políticos foron acusados de – fieis ó noso pasado tribal característico das culturas castrexas – ser incapaces de ofrecer solucións globais en termos de vertebración do país, máis alá das lícitas pero limitadas visións localistas. Pode ser que fora no pasado nalgún caso. Pero dende hai algúns anos algo está a cambiar de forma importante. A unión de esforzos máis alá das fronteiras que no cambio local se materializa mediante o Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, inserto á súa vez nun escenario máis global, a Comunidade de Traballo Galicia-Norte de Portugal, materialízase – entre outros moitos resultados – nun documento dunha extraordinaria importancia: o mapa de infraestructuras do Eixo Atlántico.

Importante polo método, xa que por primeira vez os alcaldes das dezaioito principais cidades da eurorrexión – o seu sistema urbano – unimos as nosas voces para realizar unha proposta positiva, solidaria e con visión de futuro, do que a nosa eurorrexión necesita para poder xestionar o seu propio desenvolvemento socioeconómico, contemplando o impacto que para un sistema urbano como o noso teñen as infraestructuras en calquera das súas zonas. Importante pola forma en que foi realizado, en base a unha análise rigurosa e independente elaborada polas nosas universidades, que, a partir das propostas políticas emanadas das cidades, validaron a súa oportunidade, escapando así de peticións irreais ou caprichosas, froito de coiunturas localistas.

Pero tamén importante polo que supón de aportación positiva á acción dos nosos gobernos, fuxindo de confrontacións innecesarias, ou de patrimonialización excluín-te das reivindicacións sociais e cidadás. É por tanto un documento feito por todos e contra ninguén, como corresponde ás grandes cuestións que afectan ó desenvolvemento dos pobos. Portugueses e galegos, populares, nacionalistas e socialistas en Galicia, socialistas e socialdemócratas en Portugal, todos unimos a nosa voz nun documento de consenso que suma e non resta, que aporta e non confronta, como método para traballar conxuntamente algo en que todos esteamos de acordo. O desenvolvemento socioeconómico da

eurorrexión atlántica. Non só é un exemplo, senon que é innovador como método e como filosofía.

Pero máis alá dos seus enfoques, reflicte uns contidos determinantes para deseñar o rol que a nosa eurorrexión debe desempeñar durante a próxima década no novo escenario europeo, un escenario que ó tradicional esquema Norte-Sur, une agora o Oeste-Este, determinado polo proceso de ampliación da Unión Europea. Os grandes novos eixes de comunicacións serán transversais entra a costa e o interior. Pero que partan do norte (noroeste-nordeste europeo) cimentado sobre o eixe Londres-Berlín, e o seu impacto sobre o subeixe Varsovia-Zagreb, ou que partan do sur (sudoeste-nordeste europeo) cimentado sobre o eixe Londres-Berlín, e o seu impacto sobre o subeixe Varsovia-Zagreb, ou que partan do sur (sudoeste-nordeste europeo) reviste unha importancia capital para o noso desenvolvemento. Por citar só un aspecto, poden determinar o establecemento dos puntos loxísticos de comunicación con Mercosur, co que eso implica en termos económicos.

Por eso para entender o Mapa de infraestructuras do Eixo Atlántico é preciso coñecer as súas principais características.

Respecto do contido, o mapa estrutúrase en base ós catro grandes tipos de infraestructuras: Rodoviarías, Ferroviarias, Loxísticas (aéreas e marítimas) e tecnolóxicas.

As rodoviarías contemplan tres premisas:

- Os grandes eixes de comunicación externa, cun trazado que vertebre os territorios por onde discurra, mediante a conexión costa-meseta-Francia en base a un triple trazado: norte (Corredor Transcantábrico pola costa, e Rías Baixas, practicamente executado), centro (Rías Baixas, xa executado) e sur (Porto-corredor Rías Baixas-meseta).
- Os grandes eixes de comunicación interna, en clave eurorexional, cun trazado vertebrador do interior, que reduza as desigualdades entre o interior e a costa, creando unha malla compacta e equilibradora, mediante un triple trazado: norte (Pontevedra-Lugo, Ourense-Santiago, e Lugo-Ourense-Porto) e sur (Porto-Mínho-Ourense e Porto-Tras Os Montes-Autovía Rías Baixas).
- Conexións intermetropolitanas cun triple trazado: Plan de circunvalacións das cidades, conexións coas áreas de influencia das cidades, e conexión destas cos grandes corredores.

As ferroviarias contemplan tres premisas:

- Comunicación por alta velocidade coa meseta e Francia, dende Porto e dende Galicia.
- Modernización do corredor atlántico Ferrol-Porto cun sistema de velocidade alta.
- Plan de proximidades que permita a interconexión das cidades entre si coa comunicación dos principais puntos de desenvolvemento (aeroportos, campus universitarios, portos, polígonos industriais e tecnolóxicos e parques empresariais e de exposicións).

As loxísticas contemplan dúas premisas:

- A potencialización dos catros aeroportos, mediante unha triple estratexia: especialización, complementariedade e remodelación do sistema aéreo español para potenciar o carácter nodal dos nosos aeroportos, na liña do sistema aéreo portugués, co que implica de establecemento de novas liñas comerciais.
- A potencialización dos nosos portos en base a unha estratexia similar.

As tecnoloxías mediante o deseño e a execución dun plan estratéxico das novas tecnoloxías, con especial vocación hacia cara ó desenvolvemento social, (investigación, educación e servizos avanzados) e económico (industria, comercio e parques empresariais).

Pero tamén somos conscientes de que existe unha crítica potencial a un documento, aínda que realista e rigoroso, tamén ambicioso: a da súa viabilidade económica. Cando se acometeu a elaboración do mapa non se pretendeu establecer prioridades, que en todo caso deben ser fixadas en base ós correspondentes estudos técnicos e en última estancia discutidos polos Parlamentos, órganos lexítimos de representación democrática e control da acción de goberno, á que non pretendemos de ningún modo substituír. Cremos que o Eixo Atlántico, en tanto que Lobby de cidades debe esbozar unha opción global para o noso desenvolvemento, que evite unha acción política insuficientemente planificada, ou limitada por imperativos economicistas, o que conlevaría o risco dunha acción de goberno baseada na improvisación ou na sucesión de actuacións descoordinadas, suxeitas ás diferentes conxunturas económicas ou políticas.

Dende este enfoque hai que pensar que se trata dun mapa para desenvolver nun período de entre seis e dez anos, executado por dous estados (e por tanto dous presupostos

xerais) e cofinanciado pola Unión Europea. Se botamos contas veremos que o que pode parecer un custo elevado e incluso inviable, e restamos os fondos externos da Unión Europea, e o saldo restante para aportar polos dous estados prorrreamos entre o prazo de execución sinalado, non só resultan cantidades viables, senon incluso moi rendibles en termos de inversión productiva para o desenvolvemento. ¿Por qué renunciar ó que é viable, autolimitándonos no tempo de forma innecesaria, ou deixando que nos condicionen criterios economistas, que analizados nunha dimensión temporal máis ampla, se dilúen?

Finalmente, debemos considerar o custo social que conlevaría perpetuar situacións inxustificadas de marxinación socioeconómica, que á súa vez condenarían a nosa euro-rexión ó desequilibrio permanente e a configuración de importantes bolsas de pobreza e subdesenvolvemento nun escenario europeo cada vez máis dinámico e competitivo. O exemplo do corredor transcantábrico é o máis significativo. A opción dual (pola costa ata Ferrol e interior Lugo-Santiago e conexión co corredor Lugo-Ourense-Porto) non só é perfectamente viable, establecendo os prazos de execución adecuados, senon que evitaría un erro de consecuencias históricas, ó condenar á marxinación unha bolsa poboacional de 250.000 habitantes, que inclúe un punto de alto valor estratéxico tanto industrial como en termos de defensa (Ferrol), un dos principais portos da península ibérica (Burela), un importante complexo industrial (San Cibrán) e sobre todo un dos nosos maiores potenciais en desenvolvemento do sector terciario a través do turismo sostible, tal e como recomenda para o noroeste peninsular a propia Comisión Europea.

Di un vello proverbio que o mellor é inimigo do bo. Con este documento pretendemos simplemente que se faga o bo, o que é necesario e racional, escapando do que por parecer mellor neste momento poida ser pan para hoxe e fame para mañá. É unha oportunidade histórica que só pode ser administrada dende a intelixencia e a amplitude de miras.

Francisco S. Mesquita Machado
Presidente da C.M. de Braga
Presidente do Eixo Atlántico

Manuel Cabezas Enríquez
Alcalde de Ourense
Vicepresidente do Eixo

Historicamente os nosos dirigentes políticos têm sido acusados - fieis ao pasado tribal característico das culturas castrejas - de serem incapazes de encontrar solucións globais, en termos de harmonización do país, além das lícitas mas limitadas visións locais. No entanto, desde há alguns anos algo está a mudar de forma importante. A unión de esforços do Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular que se materializa além das suas fronteiras locais, inserida num cenário mais globalizante tal como a inserção na “Comunidade de Trabalho Galiza - Norte de Portugal”, resulta num documento de extraordinária importância: o Mapa de Infraestruturas do Eixo Atlántico.

Importante pelo método utilizado, já que pela primeira vez os Presidentes das principais Municípios da Euroregião se uniram para realizar uma proposta positiva, solidária e com visão de futuro relativa ao que a euroregião necessita para gerir o seu próprio desenvolvemento socio-económico contemplando o impacto que, num sistema como este, têm as infraestruturas em qualquer uma das suas zonas. Este Mapa é também importante pela forma como foi realizado, com base em estudos rigorosos e independentes das Universidades que, a partir das propostas políticas emanadas das cidades, agarraram esta oportunidade escapando assim a solicitações irreais ou caprichosas, fruto de conjunturas locais.

O Mapa de Infraestruturas pressupõe um trabalho efectivo da acção dos governos português e espanhol, excluindo factores de confrontações e reivindicações sociais. É, por conseguinte, um documento realizado por todos, e corresponde às grandes questões que afectam o desenvolvemento dos povos. Portugueses e galegos, Nacionalistas, Populares e Socialistas na Galiza, Socialistas e Sociais Democratas em Portugal, todos uniram as suas vozes num documento de consenso especial que só traz vantagens. Desta forma todos trabalharão conjuntamente em algo que estão de acordo. Não só é um exemplo. É também inovador, como método e como filosofia.

Para além desta análise, este Mapa reflecte conteúdos determinantes para analisar o papel que esta região deve desempenhar durante a próxima década no novo cenário europeu, cenário esse determinado agora pelo tradicional esquema Norte - Sul unido ao Oeste - Este, determinado pelo processo de ampliação da União Europeia. Os grandes novos eixos de comunicações serão transversais entre a costa e o interior. No entanto reveste-se de importância capital que estes eixos partam do norte (noroeste - noroeste europeu) cimentados sobre o eixo Londres - Berlim com impacto sobre o sub-eixo Varsóvia - Zagreb ou que partam do eixo sul (sudeste - nordeste europeu). Para citar apenas um aspecto, estes eixos podem determinar o estabelecimento de pontos logísticos de comunicação com o Mercosul com tudo o que isso implica em termos económicos.

No que diz respeito ao conteúdo do Mapa, este estrutura-se com base em quatro grandes tipos de infraestruturas: rodoviárias, ferroviárias, logísticas (aéreas e marítimas) e tecnológicas.

Infraestruturas Rodoviárias contemplam três premissas:

- Os grandes eixos de comunicação externa - com um traçado que liga os territórios mediante conexão costa - meseta - França baseando-se num traçado triplo: Norte (corredor tanscantábrico pela costa e Rias Altas - praticamente executado), Centro (Rias Bajas, já executado) e Sul (Porto, corredor Rias Bajas - Meseta).
- Os grandes eixos de comunicação interna euro-regionais com um traçado harmonizado do interior que reduza as desigualdades entre o interior e a costa criando uma malha compacta e equilibrada através de um traçado triplo: norte (conexão do corredor transcantábrico com Santiago de Compostela através do interior), centro (Pontevedra - Lugo, Ourense - Santiago e Lugo - Ourense - Porto) e sul (Porto - Minho - Ourense e Porto - Trás-os-Montes - auto-estrada das Rias Bajas).
- Conexões inter-metropolitanas com um traçado triplo: Plano de circunvalações das cidades, conexões com as áreas de influência das cidades e conexão destas com os grandes corredores.

Infra-estruturas Ferroviárias contemplam três premissas:

- Comunicação por alta velocidade com a meseta e França, desde o Porto e desde a Galiza

- Modernização do corredor atlântico Ferrol - Porto com um sistema de alta velocidade
- Plano que permita a inter-conexão das cidades com a os principais pontos de desenvolvimento (aeroportos, campus universitários, portos, polígonos industriais e tecnológicos e parques empresariais e de exposições).

Infra-estruturas logísticas contemplam duas premissas:

- Potenciar quatro aeroportos através de uma estratégia tripla: especialização, complementaridade e remodelação do sistema aéreo espanhol para harmonizar o carácter nodal dos aeroportos, na linha do sistema aéreo português, o que implica o estabelecimento de novas linhas comerciais.
- Potenciar os aeroportos com base numa estratégia similar.

Infra-estruturas tecnológicas, mediante a concepção e execução de um plano estratégico de novas tecnologias com especial vocação para o desenvolvimento social (investigação, educação e serviços avançados) e económico (indústria, comércio e parques empresariais).

Também estamos conscientes que existe uma crítica potencial face à viabilidade económica do documento pois, além deste ser realista e rigoroso também é ambicioso. Quando se propôs a elaboração do mapa não se pretendeu estabelecer prioridades, as quais, em todo o caso, deverão ser fixadas com base em estudos técnicos rigorosos e, em última instância, deverão ser discutidas pelos Parlamentos nacionais, órgãos esses legítimos, de representação democrática e de controlo da acção do governo os quais não pretendemos de forma alguma substituir. Acreditamos que o Eixo Atlântico enquanto lobby de cidades deve especificar uma opção global para o nosso desenvolvimento, opção essa que evite uma acção política insuficientemente planificada ou limitada por imperativos economicistas o que conduziria ao risco de uma acção de governo baseada na improvisação ou numa sucessão de acções descoordenadas sujeitas a diferentes conjunturas económicas ou políticas.

A partir desta análise há que verificar que neste documento se analisa um mapa a desenvolver num período entre seis a dez anos por dois Estados (e, por conseguinte, dois orçamentos gerais) e co-financiado pela União Europeia. Iremos verificar que aquilo que pode parecer um custo elevado e até inviável, é possível contando com os fundos externos

provenientes da Unión Europea e o saldo restante a custear pelos dois Estados. Desta forma, resultam cantidades viáveis e muito rentáveis no que concerne ao investimento produtivo para o desenvolvemento. Assim, porquê renunciar ao que é viável, limitándonos no tempo de forma desnecessária ou deixando que criterios económicos, que numa dimensión temporal mais ampla se diluam, nos condicionem?

Finalmente debemos considerar o custo social que levaría perpetuar situacións injustificadas de marginalización socio-económica que, por sua vez, condenarían a nosa euro-región ao desequilibrio permanente e à configuración de pobreza e sub-desenvolvemento num cenário europeo cada vez mais dinámico e competitivo. O exemplo do corredor transcantábrico é o mais significativo. A opción adoptada pola costa até Ferrol e interior de Lugo - Santiago de Compostela e conexión com o corredor Lugo - Ourense - Porto não só é perfectamente viável, estabelecendo os prazos de execución adecuados, mas também evitaria un erro de consecuencias históricas ao condenar à marginalización a população de 250.000 habitantes que inclui. Esta análise sería un punto de elevado valor estratégico tanto industrial como em termos de defensa (Ferrol), um dos principais portos da Península Ibérica (Burela), um importante complexo industrial (San Ciprian) e, sobretudo, uma das nossas maiores potencialidades no desenvolvemento do sector terciário através do turismo sustentável, tal como a Comissão Europeia recomenda para o Noroeste Peninsular.

O óptimo é inimigo do bom! Com este documento pretendemos que se trabalhe no bom sentido; que se leve a cabo o que é necessário e racional escapando à realização do que, neste momento pode parecer melhor. É uma oportunidade histórica que só pode ser administrada com uma visão de futuro.

Presidente do Eixo Atlántico e da C.M. de Braga
Engº. Francisco Mesquita Machado

Vice-Presidente do Eixo Atlántico e Alcalde de Ourense
D. Manuel Cabezas Enrique

INTRODUCCIÓN

Este informe tenta de chegar unha interpretación válida para explicar a dinámica e as estratexias de desenvolvemento do sistema de cidades do Eixo Atlántico, na procura dunha liña argumental que identifique igualmente o papel das infraestructuras produtivas nos procesos de vertebración e cohesión social dentro do territorio integrado por Galicia e a Rexión Norte de Portugal.

O material de análise fundamental limitouse por razóns de tempo e, dados os antecedentes sobre o tema, á documentación producida ao longo dos últimos seis anos polo propio sistema de cidades do Eixo Atlántico, desde o primeiro estudio estratéxico que elaborou un equipo coordinado polos profesores Antonio Figueiredo e Ánxel Viña, ata os planos estratéxicos de varias das cidades do sistema, e ao que se uniron diferentes traballos publicados nos últimos anos sobre a eurorrexión e desde diversos enfoques, ademais do material estatístico existente, e como elementos esenciais de referencia o Plan Estratéxico de Desenvolvemento de Galicia e mais o Plan de Desenvolvemento Rexional de Portugal.

Enfocar adecuadamente un estudio limitado no tempo e na documentación e, sen embargo, con aquela envergadura de obxectivos, decidiunos a fundamentar a súa construción metodolóxica sobre o paradigma do “desenvolvemento endógeno”, admitindo como hipótese principal que o sistema produtivo das rexións crece e se transforma utilizando o potencial de desenvolvemento que existe no seu territorio, apoiándose nos investimentos públicos e privados, así como na participación activa da comunidade local, e no que as infraestructuras aparecen como un factor principal, favorecedor dese proceso.

En tal sentido, e para situar científica e metodoloxicamente o noso traballo, cómpre unha breve introducción sobre o paradigma que o sustenta, que ao mesmo tempo servirá para entender correctamente os termos de vertebración e cohesión social, tal e como serán utilizados ao longo do informe.

Un dos cambios máis importantes que tiveron lugar na teoría do desenvolvemento económico nos últimos vinte anos é a formación dun novo paradigma, que se coñece como “desenvolvemento endógeno”. Nun escenario caracterizado pola incertidume, polo aumento da competitividade nos mercados e polo cambio institucional, xurdiron paralelamente, sobre todo nos sistemas urbanos de dimensión media, formas máis flexibles de acumulación e regulación do capital, que caracterizan os procesos de crecemento e cambio estrutural, e que desde principios dos 90 se converteron no instrumento preferente da política industrial e rexional.

A aparición espontánea e independente deste fenómeno propiciou, dunha banda a redución dos niveis de inestabilidade do sistema e ademais permitiu contextualizar os procesos de globalización no marco do desenvolvemento territorial. A idea forza do novo paradigma é que o sistema productivo dos países crece e se transforma utilizando o potencial de desenvolvemento existente no territorio (nas rexións e nas cidades), polo medio dos investimentos que realizan as empresas e os axentes públicos, baixo o control crecente da comunidade local.

O desenvolvemento endógeno persegue satisfacer as necesidades e demandas dunha poboación local por medio da participación activa da comunidade local nos procesos de crecemento económico. Non se trata tanto de mellorar a posición do sistema productivo local na división internacional e nacional do traballo, como de lograr o benestar económico, social e cultural da comunidade local no seu conxunto. Esta nova estratexia tenta logo de desenvolver os aspectos productivos e potenciar ademais as dimensións sociais e culturais que afectan ao benestar da sociedade.

Deste xeito, o territorio pasa a ocupar un papel de axente de transformación e non un simple soporte dos recursos e das actividades económicas, xa que as empresas e demais actores do territorio interactúan entre si, organizándose para desenvolver a economía e a sociedade. O punto de partida do desenvolvemento dunha comunidade territorial é o conxunto de recursos (económicos, humanos, institucionais e culturais) que constitúen o seu potencial endógeno. Son xustamente as pequenas e as medianas empresas as que, coa súa flexibilidade e a súa capacidade emprendedora e organizativa están chamadas a ter un papel protagonista nos procesos de desenvolvemento endógeno.

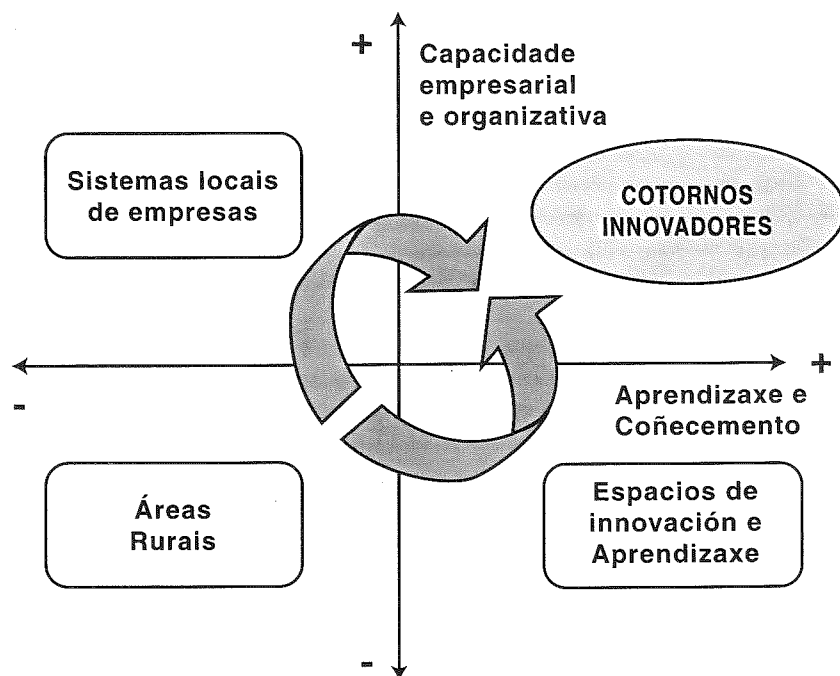
Os procesos de industrialización endóxena caracterízanse pola produción de bens transformados, xeralmente produtos industriais, a través da organización flexible da produción e o uso intensivo de traballo, o que permite a integración do sistema productivo na sociedade local. Por unha banda, as empresas están obxectivamente condicionadas a cooperar entre elas, debido á forma de especialización que foi adoptando o sistema productivo local e a que a súa reducida dimensión as forza a esta colaboración para obter as economías de escala necesarias para competir. Ademais, as estruturas familiares e as tradicións locais, as estruturas e os valores sociais e culturais e os códigos de poboación favorecen a dinámica deste modelo de industrialización, achegando recursos humanos e financeiros, facilitando as relacións laborais e sociais, favorecendo os intercambios de bens e servizos, formais e informais, e a difusión da información e o coñecemento pola rede de empresas e de organizacións locais.

Por último, os procesos de industrialización endóxena, firmemente enraizados no territorio, xurdiron en pequenas e medianas cidades da man dos emprendedores locais, e ao longo do tempo foron acumulando un saber técnico, formaron sistemas relacionais propios e consolidaron formas culturais autónomas que explican a súa continuidade no tempo. Así se foi creando un entorno económico e institucional que proporciona ás empresas locais recursos, servizos e redes de cooperación que lles permiten mellorar a súa competitividade nos mercados.

Se aplicamos estes conceptos aos casos de Galicia e Norte de Portugal, advertimos que o impulso de inicio dos cambios estruturais no seu sistema productivo nos anos 80 despois da crise, semella responder nidiamente a este modelo. A iniciativa empresarial contou cunha importante dotación do recurso traballo, coa man de obra que se incorporou á produción industrial procedente do sector agrícola, contou igualmente coa dispoñibilidade do aforro procedente da mesma actividade agraria ou comercial e, singularmente, coas remesas da emigración, e, sobre todo, encontrou unha estrutura territorial consolidada e un forte apoio social e institucional.

A columna vertebral dos sistemas productivos locais, e claramente nos casos que nos ocupan, é a configuración dun modelo de produción, a existencia dunha rede de empresas industriais que da lugar a unha multiplicidade dos mercados internos, e un territorio con áreas de encontro que permite intercambiar produtos, servizos e coñecementos. Daquela, os sistemas productivos locais aparecen integrados por redes empresariais que dan lugar a unha multiplicidade de mercados internos e a intercambios de coñecementos que propician o desenvolvemento de relacións de cooperación e de competitividade entre as empresas.

Fig. 1 DINÁMICA DOS SISTEMAS PRODUCTIVOS LOCAIS



Fonte: Vázquez Barquero. 1999

Pero un sistema productivo local é máis ca unha rede industrial, tamén o forma e rodea unha rede de actores sociais que caracterizan un sistema de relacións económicas, sociais, políticas e legais, polo que as empresas, as organizacións e as institucións forman parte de cotornos locais que teñen capacidade de coñecer, de aprender e actuar, o que as converte nunha especie de cerebro da dinámica económica local, e a creación da asociación de municipios que integran o Eixo Atlántico é unha manifestación evidente desta realidade.

Nese sentido debe entenderse cómo o concepto de cotorno local amplía a noción de distrito industrial agregando á rede industrial o sistema de relacións entre actores dun territorio e incrementando a importancia da dimensión conxunta dos actores, que se caracterizan pola súa facultade de tomar decisións estratéxicas para eles e para o sistema no conxunto. Deste modo, a capacidade de produción e de organización das empresas súmase á potencialidade de aprendizaxe e á competencia de intervenir nos procesos de crecemento e no cambio estrutural das economías locais.

Non hai dúbida de que o actual sistema productivo na eurorrexión Galicia-Norte de Portugal é o froito da combinación daquelas capacidades e da toma dun gran número de decisións correctas nos últimos anos, e de que a continuidade da súa dinámica productiva dependerá da introducción e difusión das innovacións que impulsen a renovación do modelo. Neste caso, o sistema irá converténdose nun cotorno innovador.

Historicamente, cada comunidade territorial foise formando como consecuencia das relacións e os vínculos de intereses dos seus grupos e actores sociais, e pola construción dunha identidade e dunha cultura propia que a diferencia doutras comunidades. O territorio pode entenderse como un entramado de intereses dunha comunidade social específica, o que permite percibililo como un axente de desenvolvemento local, sempre interesado en manter e defender a integridade e os intereses territoriais nos procesos de desenvolvemento e de cambio estrutural.

O desenvolvemento endóxeno constitúe así un proceso que toma sentido no territorio, e nas sociedades organizadas convertese nun proceso que se articula dentro dun sistema de cidades. As investigacións realizadas sobre os procesos de desenvolvemento endóxeno e a dinámica dos distritos industriais mostran que as cidades medias son o espacio preferido polos sistemas productivos locais. Nestes asentamentos concrétnanse as economías externas e prodúcense as condicións que favorecen a redución dos custos de transacción entre as empresas e as organizacións locais.

En consecuencia, a estratexia de desenvolvemento endóxeno propón o desenvolvemento de territorios nun entorno mundial no que os niveis de incertume e turbulencia son elevados, e as súas accións tenden a concentrar os esforzos de investimento na mellora das infraestructuras productivas, na redución das carencias sociais e de recursos, e mais na mellora tamén dos factores inmateriais e de xestión social da riqueza, así como en afortalar a capacidade organizativa e a cohesión do territorio.

En resumo, queda claro para nós que o papel das infraestructuras productivas nun territorio das características da eurorrexión Galicia-Norte de Portugal, deben inscribirse nun contexto conceptual de desenvolvemento endóxeno, e que a vertebración territorial e a cohesión social, entendidas como elementos de consolidación do cotorno local, deben ser igualmente un obxectivo fundamental do seu planeamento e construción.

Fig. 2: A VERTEBRACIÓN TERRITORIAL NA EURORREXIÓN



Fonte: Vázquez Barquero. 1999

Desde este enfoque, os obxectivos da nosa investigación apuntaron a:

- Analizar a estruturación urbana da eurorrexión e a súa dinámica actual, descubriendo as claves da nova estratexia de desenvolvemento, na que se integran os sistemas emerxentes interiores.
- Identificar os factores de vertebración do territorio, como conxunto e en cada área de análise territorial, así como os atrancos e as carencias infraestruturais que impiden ou dificultan a súa dinámica.
- Analizar as propostas institucionais do PEDEGA e do PDR portugués como referencia esencial en materia de infraestructuras, en función da súa adecuación e coincidencia cos obxectivos de vertebración e cohesión social antes definidos.
- Avaliar as propostas das cidades do Eixo Atlántico igualmente en función do seu carácter vertebrador do territorio e propoñer as solucións que poidan significar unha mellora relevante para ese obxectivo.

Con esa orientación diferenciamos no estudo as relacións co cotorno exterior, que apuntaban a establecer a accesibilidade da eurorrexión aos mercados europeos preferentemente, e, pola outra banda, os factores de vertebración interna, que se centraban na dinámica dos diferentes sistemas urbanos, principais e secundarios emerxentes, máis vulnerables aos efectos negativos da perifericidade, e obviamente máis necesitados de actuacións públicas en materia de infraestructuras.

O resultado final tenta de achegar unha interpretación válida sobre a dinámica da eurorrexión como conxunto, e mais unha proposta coherente sobre aquelas actuacións públicas.

PRIMEIRA PARTE:

ASPECTOS XERAIS E ANTECEDENTES

ASPECTOS GERAIS E ANTECEDENTES

CARACTERIZAÇÃO SOCIO-ECONÓMICA DA EURO-REGIÃO

A euro-região formada pela Galiza e pela Região Norte de Portugal (espaço de intervenção administrativa da CCRN) constitui um território transfronteiriço, localizado no Noroeste da Península Ibérica, ocupando uma superfície de 50,8 mil Km².

A euro-região Galiza-Norte de Portugal engloba doze NUT III. No lado galego pelas províncias de A Coruña, Lugo, Ourense e Pontevedra e no lado português pelas sub-regiões de Minho-Lima, Cávado, Ave, Grande Porto, Tâmega, Entre Douro e Vouga, Douro e Alto Trás os Montes.

Apesar da superfície ocupada pela Galiza (29,6 km²) ser superior à superfície da Região Norte (21,3 km²) a população residente nesta última região supera a população residente na primeira. Em 1995, residiam na Euro-região cerca de 6,356 milhões de pessoas, das quais 3,531 milhões de pessoas viviam na Região Norte enquanto que na Galiza apenas residiam 2,825 milhões. No que concerne à densidade populacional também se observam assimetrias. No mesmo ano de análise, a densidade populacional na Região Norte de Portugal ascendia a 165,9 hab/km², enquanto que a Galiza registava uma densidade populacional de apenas 95,5 hab/km², cerca de 57% da densidade populacional da Região Norte.

Em relação à evolução demográfica destacam-se algumas diferenças, sobretudo no que diz respeito à taxa de natalidade. Em 1995, a Galiza apresentava uma taxa de natalidade inferior em cinco pontos de permilagem à registada na Região Norte (11,8 contra 6,8‰). A taxa de mortalidade, embora inferior na Região Norte, apresentava um valor muito próximo do da Galiza.

Quadro 1: Principais indicadores da euro-região Galiza-Norte de Portugal

	ANO	UNIDADE	NORTE DE PORTUGAL	GALIZA	EURO-REGIÃO
Área Total	1995	Km ²	21 278	29 575	50 853
População Residente	1995	Milhares	3 531	2 825	6 356
Densidade Populacional	1995	Hab/Km ²	165,9	95,5	125,0
Taxa de Natalidade	1995	Permilagem.	11,8	6,8	9,6
Taxa de Mortalidade	1995	Permilagem.	8,8	10,2	9,4
% População < 25 anos	1995	%	36,9	30,4	34,1
% População >= 65 anos	1995	%	12,3	17,8	14,7
População Empregada	1997	Milhares	1 585,4	902,4	2 487,8
Pop. Emp. Agric. e Pesca	1997	%	12,2	21,8	15,7
Pop. Emp. Indústria	1997	%	31,1	16,8	25,9
Pop. Emp. Construção	1997	%	8,9	10,9	9,6
Pop. Emp. Serviços	1997	%	47,7	50,4	48,7
População Desempregada	1997	Milhares	114,9	203,6	318,5
Taxa de Desemprego	1997	%	6,8	18,4	11,4
VAB per capita	1994	ECU	6 114,3	8 353,8	7 094,0
Sociedades	1994	Nº	50 394	20 680	71 074
Pessoal ao Serviço	1994	Nº	758 367	246 601	1 004 968
Volume de Vendas	1994	106 ECU	39 462,1	29 442,3	68 904,4

Fonte: Elaboração própria a partir de: páx web galicia-norte portugal

Podemos ainda verificar que, em 1995, por um lado, a Região Norte de Portugal apresentava uma população mais jovem (com idade inferior a 25 anos) quando comparada com a Galiza – 36,9 contra 30,4%, respectivamente – e, por outro lado, a população galega é relativamente mais envelhecida do que a população do Norte português.

No que concerne à população empregada na euro-região constatamos que, em 1997, 1,585 milhões de activos estavam empregados na Região Norte enquanto que na Galiza o número de activos empregados é sensivelmente menor, ronda os 902 mil. Podemos ainda aferir que, destes valores, denotamos algumas assimetrias em relação à distribuição da população empregada por sectores de actividade na euro-região. Assim, a este nível,

observamos que em 1997 o sector primário assumia uma maior relevância na Galiza comparativamente com a situação no Norte de Portugal. A evidência empírica demonstra que, nesse ano, a percentagem de população empregada afecta ao sector da agricultura e pescas era de 12,2 e 21,8% na Região Norte de Portugal e na Galiza, respectivamente.

No que se refere ao sector industrial, em geral, regista-se um maior peso deste sector no Norte de Portugal (absorve 31,1% da população empregada) do que na Galiza (absorvendo 16,8% dos activos empregados). Particularizando ao sector da construção civil analisamos que, em termos relativos, este assume maior relevância na Galiza do que no Norte de Portugal, embora esta diferença não seja muito expressiva.

Por último, podemos acrescentar que no que diz respeito ao sector dos serviços a situação revela-se mais equilibrada. Isto é, acima de tudo podemos, numa análise imediata, avançar com o argumento da terciarização da actividade económica na euro-região. Com efeito, este sector, concentra cerca de 50% dos activos empregados quer no Norte de Portugal (mais especificamente, 47,7%) quer na Galiza (50,4%, mais concretamente).

Relativamente à taxa de desemprego verificada na euro-região, encontramos diferenças bastante significativas neste domínio. Concretizando, a taxa de desemprego na Galiza era, em 1997, de 16,8% (representando 203 mil activos) contra os 6,8% da Região Norte de Portugal (representando 114 mil activos).

No concernente ao número de sociedades existentes na euro-região em 1994, assistimos que das 71.074 existentes, 71% estão localizadas na Região Norte de Portugal (50.394) empregando 758.367 trabalhadores (o que representa cerca 75% do pessoal ao serviço no conjunto da euro-região). Em termos de volume de vendas a diferença atenua-se, uma vez que no Norte de Portugal este era de 39.462 milhões de ECU (57% do volume de vendas da euro-região) contra os 29.442 milhões de ECU na Galiza (43% do total da euro-região).

No que diz respeito à criação de valor por parte das empresas da euro-região, podemos observar que, em 1994, as empresas galegas tinham um contributo superior (per capita) para o produto comparativamente com a geração de valor por parte das empresas da Região Norte de Portugal.

Quadro 2: V.A.B. pm total da euro-região (Milhões de Ecus)

	NORTE DE PORTUGAL			GALIZA			EURO-REGIÃO		
	Total	A	B	Total	C	B	Total	D	B
1990	19648,25	31,95	48,86	20566,11	5,66	51,14	40214,36	9,52	100,00
1991				22324,70	5,57				
1992	20162,90	31,42	46,56	23141,30	5,55	53,44	43304,20	9,13	100,00
1993	20668,62	31,80	48,55	21907,24	5,68	51,45	42575,86	9,45	100,00
1994	21470,63	31,44	49,78	21657,62	5,30	50,22	43128,25	9,55	100,00
1995	23226,23	31,43	50,51	22760,89	5,65	49,49	45987,12	9,64	100,00
1996	26903,68	31,30	51,52	25319,77	5,53	48,48	52223,45	9,61	100,00

Fonte: Comércio Intracomunitário da Euroregião Galiza-Norte de Portugal 1995-1997

Notas:

A: Contributo da Região Norte de Portugal para o conjunto português, em percentagem

B: Contributo para a euro-região, em percentagem

C: Contributo da Galiza para o conjunto espanhol, em percentagem

D: Contributo da euro-região para o conjunto ibérico, em percentagem

O quadro anterior dá-nos a conhecer o VAB da euro-região e a sua evolução no período compreendido entre 1990-1996. Da análise do mesmo, evidencia-se que a contribuição das duas regiões para a formação do VAB da euro-região é muito semelhante, dado que cada uma delas contribui com cerca de 50% do VAB total. Em termos dinâmicos, o contributo da Região Norte tem vindo a aumentar progressivamente ao longo do tempo, em detrimento da participação galega na formação do VAB.

Centrando-nos agora no contributo de cada região para a constituição do VAB nos respectivos países, conclui-se que a ponderação do produto da Região Norte no total do produto português ascende a 30%. A participação da Galiza na formação do produto espanhol é muito mais reduzida apenas de 5,5% no período em análise. Deste modo, podemos afirmar que a Região Norte assume um peso substancialmente mais significativo na formação do VAB português do que o que acontece com a Galiza no caso espanhol. Em termos agregados, um exercício de adição permite-nos concluir que o contributo da euro-região para a constituição do VAB conjunto dos dois países da Península Ibérica fica ligeiramente aquém dos 10% no período de análise utilizado (1990-1997).

Quadro 3: Composição do V.A.B. pm da euro-região

Nace Clio- RR17	1992			1995		
	Norte de Portugal	Galiza	Euro-Região	Norte de Portugal	Galiza	Euro-Região
01- Produtos da Agricultura, Silvicultura e Pescas	1,75	4,04	5,79	1,70	3,35	5,05
06- Produtos energéticos	2,30	4,45	6,75	2,49	4,57	7,06
13- Minérios e metais ferrosos e não ferrosos	0,16	0,28	0,44	0,16	0,43	0,58
15- Minerais não metálicos e seus produtos	0,52	1,03	1,55	0,44	0,90	1,35
17- Produtos químicos	0,42	0,41	0,83	0,55	0,30	0,85
24- Produtos metálicos, máquinas, materiais e aparelhos eléctricos	2,54	1,03	3,57	2,83	0,92	3,75
28- Material de transporte	0,30	2,03	2,34	0,29	1,88	2,17
36- Produtos alimentares e bebidas, tabaco	3,19	2,88	6,07	3,19	2,67	5,86
42- Produtos têxteis, couro, calçado, e vestuário	7,48	0,56	8,05	7,35	0,44	7,79
47- Papel, artigos em papel, produtos de impressão	0,59	0,36	0,95	0,53	0,24	0,77
50- Produtos de indústrias diversas	1,70	0,92	2,63	1,66	0,67	2,32
53- Construção e obras públicas	2,65	4,57	7,22	3,73	4,88	8,61
58- Recuperação e reparação, serviços de comércio, restaurantes e hotéis	8,75	11,13	19,88	9,08	9,93	19,01
60- Transporte e comunicações	2,72	3,67	6,39	2,64	2,74	5,38
69- Instituições de crédito e seguros	3,37	4,16	7,53	2,11	2,71	4,82
74- Outros serviços mercantis	4,27	8,98	13,25	6,40	8,28	14,69
86- Serviços não mercantis	7,54	7,15	14,69	8,11	7,73	15,84
69B- Produção imputada de serviços bancários	-3,68	-4,23	-7,91	-2,74	-3,17	-5,91
TOTAL	46,56	53,44	100,00	50,51	49,49	100,00

Fonte: Comércio Intracomunitário da Euroregião Galiza-Norte de Portugal 1995-1997

Este quadro permite-nos tirar algumas conclusões sobre a importância de cada sector na composição do VAB da euro-região. Deste modo, observa-se uma contribuição crescente e muito significativa do sector dos serviços (essencialmente ligados à restauração, hotelaria e comércio) e da construção, embora este último seja mais importante na Galiza do que na Região Norte. É ainda importante referir o peso do sector têxtil, vestuário e calçado, cuja principal contribuição advém, quase na totalidade, da Região Norte, juntamente com a importância do sector dos produtos energéticos, no qual o contributo galego é praticamente o dobro do português. Devemos também salientar a ponderação do sector agrícola, silvícola e piscatório fundamentalmente advindo da Galiza.

Quadro 4: Sociedades por ramo de actividade na Galiza e no Norte de Portugal em 1994

	UNIDADE	REGIÃO NORTE DE PORTUGAL	GALIZA
Agricultura, Silvicultura e Pesca			
Sociedades	Nº	679	499
Pessoal ao Serviço	Nº	5417	7273
Volume de Vendas	106 ECU	202,2	761,6
Indústria Extractiva e Transformadora			
Sociedades	Nº	15859	3608
Pessoal ao Serviço	Nº	476998	94110
Volume de Vendas	106 ECU	18386,2	11882,6
Electricidade, Gás e Água			
Sociedades	Nº	55	70
Pessoal ao Serviço	Nº	4929	5394
Volume de Vendas	106 ECU	1054,0	2266,9
Construção			
Sociedades	Nº	4402	3131
Pessoal ao Serviço	Nº	72708	35568
Volume de Vendas	106 ECU	2921,3	2065,1
Comércio, Alojamento e Restauração			
Sociedades	Nº	24165	7466
Pessoal ao Serviço	Nº	153740	59736
Volume de Vendas	106 ECU	14848,7	9560,9
Transportes e Comunicações			
Sociedades	Nº	2370	1184
Pessoal ao Serviço	Nº	23729	14988
Volume de Vendas	106 ECU	1311,6	1281,5
Outros Serviços			
Sociedades	Nº	2864	4722
Pessoal ao Serviço	Nº	20846	29532
Volume de Vendas	106 ECU	738,1	1623,7
Total			
Sociedades	Nº	50394	20680
Pessoal ao Serviço	Nº	758367	246601
Volume de Vendas	106 ECU	39462,1	29442,3

Fonte: Elaboração própria a partir de: pág web Galicia-Norte de Portugal

Das 50.394 sociedades existentes no Norte de Portugal em 1994, 1,3% encontravam-se no sector primário, empregando 5.417 trabalhadores, enquanto que das 20.680

empresas constituídas na Galiza 2,4% concentravam-se nesse mesmo sector dando emprego a 7.273 trabalhadores. Isto permite-nos concluir que o sector em questão não assume uma importância muito marcante no conjunto da euro-região o que também é demonstrado pelo seu volume de vendas.

Relativamente ao sector secundário, observamos que, no que se refere à indústria extractiva e transformadora, esta captava 31% das sociedades constituídas na Região Norte e 17% das empresas galegas em 1994. Esta situação, em conjunto com a análise dos elementos referentes ao pessoal ao serviço e ao volume de vendas, permite-nos evidenciar a importância deste sector, maior na Região Norte do que na Galiza. Por outro lado, no que se relaciona com o sector da construção observamos que este concentrava 9% das empresas existentes na Região Norte e representava 15% das sociedades galegas, ou seja, este é um sector que reveste um peso mais importante na Galiza, como anteriormente tínhamos aludido, empregando cerca de 15% do total do pessoal ao serviço no conjunto da Comunidade Autónoma Galega.

Efectivamente, o sector que maior protagonismo assume na euro-região é, sem dúvida, o sector de serviços. E, no conjunto do sector, o sub-sector que evidencia maior destaque é o do comércio, alojamento e restauração, embora com mais incidência na Região Norte de Portugal do que na Galiza. De facto, este representa cerca de 48% das empresas presentes no Norte de Portugal (24.165) e 36% das sociedades existentes na Galiza (7.466). No que se refere ao pessoal empregue, o sector do comércio, hotelaria e restauração utiliza, no Norte de Portugal, 153.740 trabalhadores (o que representa cerca de 20% do pessoal ao serviço na Região Norte). Na parte galega, os 59.736 empregados destes sectores significam 24% do pessoal ao serviço no total da Galiza. A análise do volume de vendas permite-nos também reforçar a importância deste sector. Com efeito, com um volume de vendas na ordem dos 14.848 milhões de ECU as sociedades afectas ao sector em questão na Região Norte de Portugal contribuem com 38% para o somatório do volume de vendas do Norte de Portugal. Em relação às empresas galegas a operar no sector considerado, estas apresentam um volume de vendas a rondar os 9.561 milhões de ECU o que representa, em termos relativos, um contributo de aproximadamente 33% para o total do volume de vendas das sociedades galegas.

Quadro 5: Caracterização do comércio recíproco entre a Galiza e a Região Norte de Portugal

ANO	GALIZA (MILHÕES DE ECUS)				PESO DO COMÉRCIO G-NP NO TOTAL DO COMÉRCIO GALIZA-PORTUGAL		PESO DO COMÉRCIO G-NP NO TOTAL DO COMÉRCIO GALIZA-UE	
	Imp.	Exp.	Saldo	Taxa de Cobertura	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
1994	192,80	266,50	73,70	138,23	65,09	44,37	8,61	10,89
1995	225,80	319,60	93,80	141,54	66,03	46,28	9,33	11,07
1996	237,00	376,30	139,30	158,78	60,37	45,24	7,75	11,15
1997	290,12	443,48	153,36	152,86	66,34	45,82	8,43	11,96

Fonte: Comércio Intracomunitário da Euroregião Galiza-Norte de Portugal 1995-1997

ANO	GALIZA (MILHÕES DE ECUS)				PESO DO COMÉRCIO NP-G NO TOTAL DO COMÉRCIO NORTE DE PORTUGAL-ESPANHA		PESO DO COMÉRCIO NP-G NO TOTAL DO COMÉRCIO NORTE DE PORTUGAL-UE	
	Imp.	Exp.	Saldo	Taxa de Cobertura	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
1994	266,50	192,80	-73,70	72,35	22,39	23,39	5,47	3,12
1995	319,60	225,80	-93,80	70,65	21,58	23,31	5,48	3,09
1996	376,30	237,00	-139,30	62,98	22,25	22,52	6,04	3,16
1997	443,48	290,12	-153,36	65,42	22,74	23,90	6,3	3,43

Fonte: Comércio Intracomunitário da Euroregião Galiza-Norte de Portugal 1995-1997

O comércio "externo" recíproco entre a Galiza e Portugal tem experimentado uma evolução espectacular na última década, nomeadamente aquele que se realiza entre a Galiza e a Região Norte do País. Praticamente metade do comércio entre a Galiza e Portugal é comércio entre a Galiza e a Região Norte. Concretamente, quase metade das exportações galegas para Portugal (exactamente 45%) e mais de 60% das importações

galegas com origem em Portugal têm destino ou origem, respectivamente, na Região Norte. O peso deste comércio sobre o comércio intra-comunitário total da Galiza também é relevante: a Galiza destina à Região Norte algo mais de 10% das suas exportações intra-comunitárias e quase 10% das suas importações intra-comunitárias. O comércio entre a Região Norte de Portugal e a Galiza representa entre 20% e 25% do comércio da Região Norte com Espanha e percentagens menores no que diz respeito ao comércio intra-comunitário da Região Norte. As exportações da Região Norte para a Galiza representam menos de 25% das exportações da Região Norte para Espanha e não atingem 4% das exportações intra-comunitárias da Região Norte. Em relação às importações a situação é similar: as importações da Região Norte com origem na Galiza não atingem 23% das importações dessa região portuguesa com origem em Espanha e não alcançam 7% das importações intra-comunitárias totais da Região Norte.

O comércio recíproco entre a Galiza e a Região Norte de Portugal é, por um lado, excedentário para a Galiza, traduzindo-se em taxas de cobertura anuais superiores a 150% em 1996 e 1997, e por outro, deficitário para a Região Norte de Portugal, com uma taxa de cobertura descendente e ligeiramente superior a 60% no mesmo período de tempo, evidenciando-se, no período em aferição, o crescente agravamento da situação deficitária na Região Norte contrastando com o óbvio crescimento do contexto excedentário para a Galiza advindo do comércio recíproco.

Quadro 6: Evolução sectorial das exportações da Galiza para a Região Norte de Portugal e da Região Norte de Portugal para a Galiza (percentagem do total)

	EXPORTAÇÕES DA GALIZA PARA O NORTE DE PORTUGAL				EXPORTAÇÕES DO NORTE DE PORTUGAL PARA A GALIZA			
	1994	1995	1996	1997	1994	1995	1996	1997
1. Agr., produção animal e pesca	39,85	36,61	37,18	33,07	12,34	14,22	18,86	16,88
2. Industrias alimentares	7,28	8,35	9,01	7,38	0,83	0,66	1,05	1,13
3. Minerais e suas obras	4,77	4,26	4,78	6,95	14,52	12,49	5,99	5,56
4. Indústria química	4,80	7,23	6,11	7,47	6,33	7,13	7,26	5,97
5. Têxtil e confecção	11,86	10,33	10,74	11,66	41,86	33,26	38,31	37,52
6. Madeira e pasta de papel	7,54	9,89	10,28	8,45	7,52	13,82	9,32	8,08
7. Metais e suas obras	10,51	9,23	9,41	11,64	8,40	10,41	7,72	7,82
8. Máquinas e suas obras	6,45	8,04	5,85	6,23	3,53	3,85	4,56	6,26
9. Máquinas e aparelhos	3,04	4,10	4,20	4,93	2,23	1,77	4,56	5,49
10. Outros transaccionáveis	3,90	1,97	2,44	2,22	2,44	2,39	2,36	5,30
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: Elaboração própria a partir de: pax web galicia-norte de portugal

Este quadro apresenta a composição interna do fluxo comercial entre a Galiza e a Região Norte de Portugal. Nele pode observar-se que a Galiza vende na Região Norte essencialmente produtos do sector primário (cerca de um terço do total), produtos têxteis e de vestuário, e metais e suas obras.

Por sua vez, a Região Norte de Portugal exporta para a Galiza, também, artigos têxteis e de vestuário (mais de um terço do total), produtos relacionados com o sector agrícola, de produção animal e piscatório, e ainda madeira e pasta de papel. Podemos demarcar a perda de importância, desde 1994 até 1997, do sector dos minerais e suas obras enquanto exportador.

Quadro 7: Composición sectorial das exportacións da Galiza para a Região Norte de Portugal e da Região Norte de Portugal para a Galiza (Milhões de Ecus)

	EXPORTAÇÕES DA GALIZA PARA O NORTE DE PORTUGAL (106 ECU)		EXPORTAÇÕES DO NORTE DE PORTUGAL PARA A GALIZA (106 ECU)	
	1994	1995	1994	1995
1. Produtos da agricultura, produção animal e pesca	106,2	117,0	23,8	32,1
2. Industrias alimentares	19,4	26,7	1,6	1,5
3. Minerais e súas obras	12,7	13,6	28,0	28,2
4. Indústria química	12,8	23,1	12,2	16,1
5. Têxtil e confección	31,6	33,0	80,7	75,1
6. Madeira e pasta de papel	20,1	31,6	14,5	31,2
7. Metais e súas obras	28,0	29,5	16,2	23,5
8. Máquinas e súas obras	17,2	26,7	6,8	8,7
9. Máquinas e aparelhos	8,1	13,1	4,3	4,0
10. Outros transaccionáveis	10,4	6,3	4,7	5,4
TOTAL	266,5	319,5	192,8	225,7

Fonte: Elaboração propia a partir de Comércio Intracomunitário da Euroregião Galiza-Norte de Portugal 1995-1997

A análise do quadro anterior demonstra que, no ano de 1995, das exportações efectuadas da Galiza para o Norte de Portugal, 117 milhões de ECU diziam respeito a produtos do sector primário, representando cerca de 37% do valor total das exportações galegas para o Norte de Portugal. Em segundo lugar surge o valor das exportações de produtos têxteis e de confección para o Norte de Portugal (33 milhões de ECU) que se constituem em 10% do valor total das exportações da Galiza para a referida região portuguesa. Para além disto, releva ainda salientar o peso, em valor, das exportações de madeira e pasta de papel (31,6 milhões de ECU) e de metais e súas obras (29,5 milhões de ECU) com uma ponderação de 9,8% e 9,2%, respectivamente, no valor global das exportações da Galiza para o Norte de Portugal, considerando o ano de 1995.

Analisando as exportações da Região Norte de Portugal com destino à Galiza concluímos que as matérias têxteis e os produtos de vestuário assumem, tal como já tínhamos mencionado anteriormente, uma posição central ao nível das importações galegas com origem na Região Norte. De facto, em 1997, a exportação deste tipo de produtos representava cerca de 33% do valor total das exportações nortenhas com destino à Galiza (75,1 milhões de ECU). A exportação de produtos da agricultura, produção animal e pescas reflectia 14% (referentes a 32,1 milhões de ECU) do valor total das exportações para aquela região espanhola. Julgamos também importante mencionar o peso do valor das exportações de madeira e pasta de papel assim como de minerais e súas obras no total, já que a importação deste tipo de produtos por parte da Galiza consubstancia-se, respectivamente, em 13,8% (em termos absolutos representa 31,2 milhões de ECU) e 12,5% (reflectindo o valor de 28,2 milhões de ECU) do valor global das exportações da Região Norte de Portugal para a Galiza, em 1997.

As caracterizacións demográfica, sectorial e comercial poden ser complementadas cunha breve análise do sistema urbano. Un estudio de Figueiredo (1996), complementado por Mella (1998), sintetizaba a configuración demográfica da eurorrexión como un sistema multipolar de cidades, liderado por tres núcleos principais de cidades medias do sistema urbano europeo (A Coruña, Vigo e Porto), de dimensións e características moi semellantes: algo máis de 300.000 habitantes, modernas instalacións portuarias, con intenso tránsito de mercadorías e líderes europeas a nivel de pesca descargada, non menos modernas instalacións nos seus respectivos aeroportos, e un papel relevante como centros de servicios para as súas respectivas áreas de influencia.

O dobre efecto de atracción-difusión destes núcleos xera unha dinámica económica nos municipios circundantes que permite definir estes espacios como “rexións urbanas” ou “áreas metropolitanas” ou, incluso, “rexións metropolitanas”. En todo caso, trátase de territorios con elevadas densidades de poboación e unha grande concentración de actividades industriais e de servicios. As tres áreas representan arredor do 38% do total de habitantes da eurorrexión, alcanzan unha densidade media superior aos 200 hab/km² e son certamente as zonas demograficamente máis dinámicas, gañando poboación de forma continuada desde 1980.

As tres grandes cidades da eurorrexión forman parte dun eixo cunha forte componente urbana, do cal forman parte tamén as cidades de:

- Santiago de Compostela: capital administrativa da Comunidade Autónoma Galega e nitidamente orientada ao sector servicios;

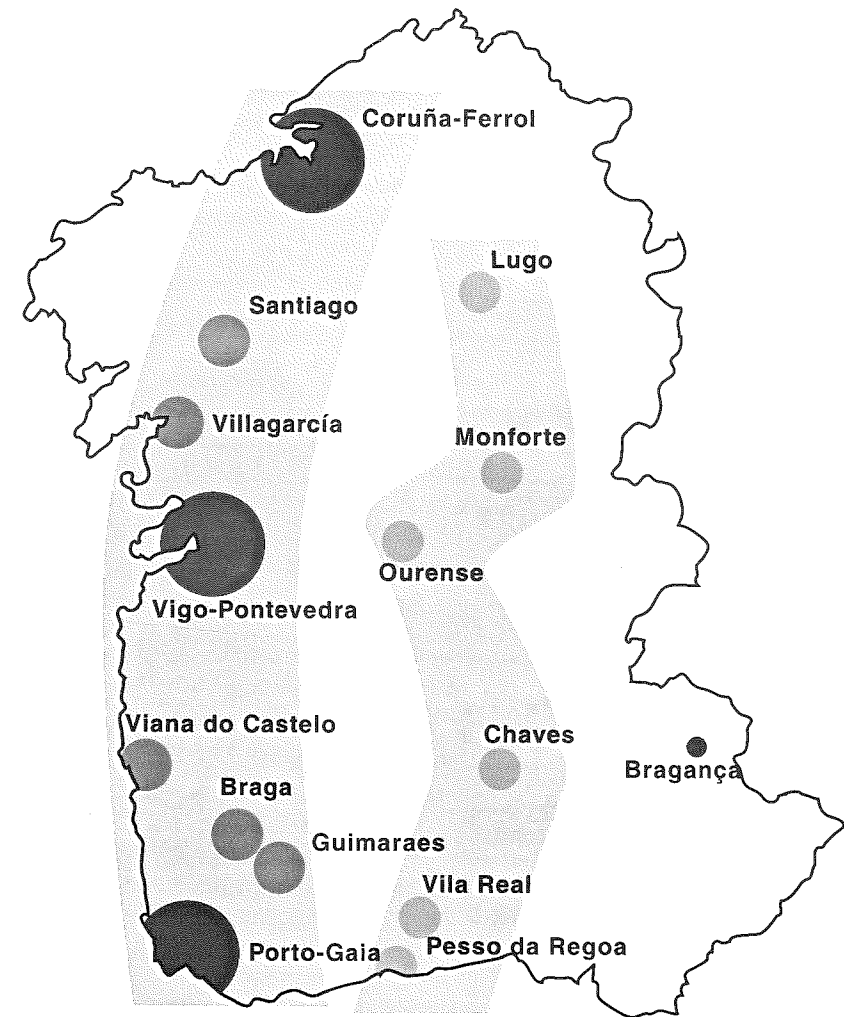
- Vilagarcía da Arousa: centro industrial e de servizos de gran crecemento na última década cun porto comercial ben posicionado. Núcleo urbano dunha área cunha intensa dinámica económica;
- Pontevedra: capital da provincia con profundos problemas de identidade sectorial;
- Viana do Castelo: centro urbano de dimensión media, cun porto comercial de elevado potencial e tamén con problemas de identidade sectorial;
- Braga: importante centro urbano, en termos de dimensión, de dinámica empresarial e de funcionalidade territorial;
- Guimarães: núcleo urbano de reducido tamaño (cando se compara coas restantes do eixe litoral), localizado nunha sub-rexión fortemente industrializada cunha vocación exportadora extremadamente enraizada no seu tecido empresarial.

As cidades de Lugo e Ourense (capitais de provincia cunha forte dinámica de atracción demográfica das áreas rurais que as circundan), semellan configurarse como centros de atracción-difusión industrial e de servizos no interior de Galicia, xunto con Monforte de Lemos. O incremento da accesibilidade debe permitirles erixirse en núcleos vertebradores dos territorios emerxentes daquelas áreas.

No interior portugués, o eixe territorial imaxinario formado polas cidades de Chaves, Vila Real e Peso da Regua pode configurar un espazo fortemente interrelacionado coa Galicia Sur-interior, concretamente coa comarca de Monterrei e o seu núcleo urbano, Verín. Doutro lado, a cidade de Bragança ten xeograficamente unha posición excéntrica en termos rexionais, feito que, historicamente, ten suposto graves problemas de accesibilidade e dificultades de vertebración territorial.

En síntese, o sistema de cidades da eurorexión Galicia-Norte de Portugal estrutúrase, seguindo un modelo axial, a través de dous eixos en sentido vertical: un eixe litoral consolidado, constituído por centros de dimensión relevante, e un eixe interior, progresivamente máis reforzado, formado por núcleos de dimensión pequena e media.

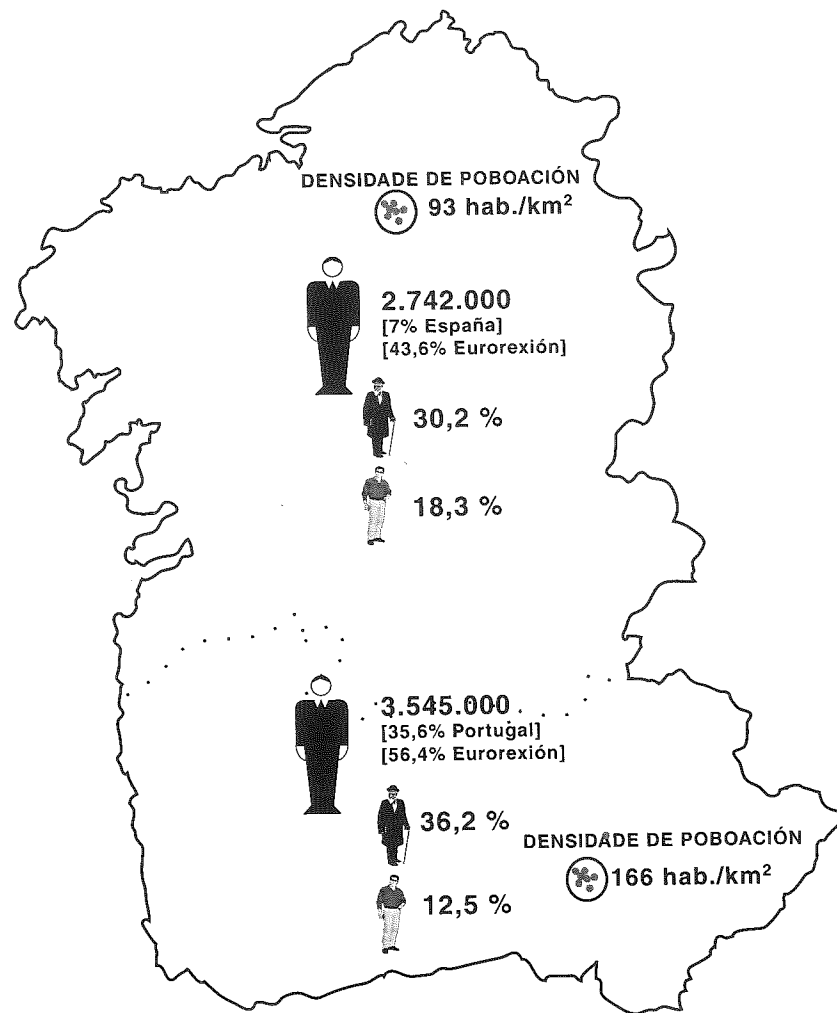
FIG. 3 EIXOS DOS SISTEMAS DE CIDADES DA EURORREXIÓN



Fonte: Elaboración propia

FIG. 4

CARACTERÍSTICAS POBOACIONAIS DA EURORREXIÓN



Fonte: Elaboración propia con datos do INE e IGE (1988)

OS RESULTADOS DO PLAN ESTRATÉXICO DE 1994

Entre 1993 e 1995, os profesores Antonio Figueiredo e Ánxel Viña coordinaron un Estudio Estratéxico das Cidades do Eixo Atlántico, onde se facía unha análise e diagnóstico sobre diferentes aspectos do conxunto das cidades, e onde finalmente se propoñían varias actuacións referidas ás infraestructuras, que convén comentar como punto de partida e elemento básico de antecedentes do actual informe.

No que se refería aos portos e dada a diversidade de criterios na información estatística entre Galicia e Portugal, alí se apuntaba a necesidade de elaborar un conxunto de datos con criterios homoxéneos para apreciar con rigor a competitividade de cada porto, o que debería contribuír a un mellor coñecemento da súa incidencia económica e social en cada cidade e no conxunto da eurorrexión.

Como primeiras recomendacións neste apartado propoñíase:

- A melloría da eficiencia e competitividade de tódolos portos do sistema mediante un compromiso das administracións e axentes económicos vinculados ás actividades portuarias.
- A coordinación dos portos dentro do Eixo Atlántico creando un Comité Coordinador.
- Os obxectivos de gañar “hinterland” e “foreland”, mediante a súa promoción interna e externa, combinada cunha mellora das comunicacións terrestres de acceso aos portos.

- A promoción de accións concretas de desenvolvemento con proxectos presentados á Unión Europea no marco do Eixo Atlántico.
- A mellora da fluidez das relacións dos portos coas cidades, estudando as posibilidades de reconversión urbanística e comercial das zonas portuarias e mellorando os accesos de conexión cos hinterland das cidades.

No que se refire aos aeroportos, constatábanse igualmente diferencias estatísticas entre Galicia e Portugal, pero aínda así semellaba claro o seu limitado papel como vehículo de importación ou exportación de mercadorías, maiormente comparado co transporte rodoviario e marítimo, así como tamén a inexistencia de efectos inductores relevantes en materia de servizos avanzados asociados a esas infraestructuras. Despois dunha breve análise da situación e das vantaxes do aeroporto Sá Carneiro, propoñíase un papel máis activo no transporte intercontinental para este aeroporto.

No apartado das comunicación ferroviarias, o estudo analiza ben polo miúdo as características actuais dos tránsitos de viaxeiros e mercadorías, concluíndo unha situación xa non de marxinalidade, senón mesmamente próxima ao terceiro mundo, con velocidades de 40-50 km/h na área portuguesa e de pouco máis de 60 km/h na parte galega, cunha participación irrelevante no conxunto do transporte de mercadorías.

Na perspectiva da conexión entre as cidades do Eixo, para este estudo a liña do Minho e a ligazón ferroviaria Tui-Vigo-Santiago-Coruña, constituían a espiña dorsal do sistema, que, ademais de conectar as zonas con maior potencial demográfico, establecerían unha conexión directa entre os principais portos marítimos da eurorrexión. Tendo en conta a inexistente compatibilidade e coordinación dos plans ferroviarios das dúas administracións, o estudo propoñía:

- Un importante incremento da calidade dos servizos de transporte ferroviario
- Unha redución das diferencias nas características técnicas e funcionais entre as dúas redes ferroviarias, esencialmente nas liñas que constitúen a rede fundamental do Eixo.
- A modernización do eixo Coruña-Porto-Aveiro e velocidades competitivas con outros medios de transporte.
- Prazos e prioridades de investimentos concordantes.

Finalmente e no que respecta ás infraestructuras rodoviarias, a análise das carencias e necesidades era moi extensa, diferenciando por unha parte a articulación interna, e pola outra parte, as conexións internacionais. En conxunto, o diagnóstico establecía tres grandes grupos de prioridades en función dos criterios antes citados:

- A 1ª prioridade atendía aos grandes eixos de articulación intermetropolitana e ás conexións internacionais. En concreto, propoñendo no lado galego, completar a autoestrada A-9 ata Ferrol polo norte e ata Porriño polo sur, así como as transversais Coruña-Benavente e Vigo-Benavente. E no lado portugués, completar a autoestrada IP-1 de Braga a Valença, a A-4 Matosinhos- Amarante, a IP-4 Vila Real-Bragança, a IP-3 Regua-Lamego, a IC-1 ata Viana do Castelo e Aeroporto-Ermesinde.
- A 2ª prioridade atendía a pechar a malla entre o principal sistema de autoestradas e o conxunto das cidades do Eixo, aproximando as cidades do interior ao corredor litoral metropolitano, coas propostas de unión en Galicia, de Lugo con Ourense, de Lugo con Asturias, de Lugo con Santiago e de Ourense con Santiago, e no lado portugués, de Regua con Chaves e Verín (autoestrada Vigo-Benavente), de Viana do Castelo con Valença, completar o cuadrilátero Braga-Guimaraes-Famalicao-Barcelos e destas con Vila do Conde.

Tamén se apuntaba unha terceira fase para acabar de concluír a malla de conexións internas, que debería atender á mellora da eficiencia do sistema anterior ligando as cidades do Eixo con outras vilas interiores.

Se observamos este conxunto de análises e propostas realizadas como dixemos basicamente cos datos de 1991, desde a perspectiva do actual ano 2000 e con datos máis recentes, sen deixar de presentar o seu lado positivo, coa realización e posta en funcionamento dalgunhas das infraestructuras máis importantes para o desenvolvemento das cidades do Eixo e da eurorrexión globalmente, as conclusións de conxunto expresan igualmente unha grave lentitude na execución dos principais proxectos, que manteñen a día de hoxe a mesma necesidade e inexistencia que hai seis anos, incrementando o retraso e as consecuencias negativas da periféricidade da eurorrexión con respecto aos principais mercados da península e de Europa.

Esto significa que a pesar da forte dinámica de remodelación e interrelación socioeconómica das cidades da eurorrexión nestes últimos anos, eliminando de feito os restos de fronteira histórica e cultural que persistían, non se rexistrou unha reconfiguración

paralela do territorio físico que potenciase e consolidase esa dinámica, concretamente mellorando as comunicacións entre os pobos.

Así, destacando a realización das autovías do Noroeste e das Rías Baixas, de conexión coa península, e da conclusión da IP-1 ata Valença, conectando por autoestrada Coruña con Porto e Lisboa, debemos destacar que a unión transcantábrica con Europa sigue sen proxecto, as unións internas están sen decidir e as melloras ferroviarias están en debate, o que significa recuperar practicamente toda a análise de necesidades de 1994, actualizala coas modificacións estratéxicas e de desenvolvemento que se produciron nestes seis anos, e coas lóxicas modificacións derivadas dos cambios na estratexia de desenvolvemento das cidades, case volver a propoñer as mesmas prioridades que daquela, acentuando a urxencia da súa realización.

SEGUNDA PARTE:

AS NOVAS CLAVES NA ESTRATEXIA DE DESENVOLVEMENTO DAS CIDADES DO EIXO ATLÁNTICO

AS RELACIÓNS CO COTORNO EXTERIOR:
VERTEBRACION EXTERNA

*AS RELAÇÕES COM A ENVOLVENTE EXTERNA:
ARMONIZAÇÃO EXTERNA*

Analizando a situación socioeconómica da eurorrexión dentro do contexto mundial, e desde logo especialmente no contexto europeo, de novo encontramos notables diferencias entre Galicia e o Norte de Portugal no que respecta ás relacións comerciais co exterior. Mentres que o sector industrial do norte portugués presenta unha marcada orientación exportadora, expresada claramente no dato de que concentra o 43% da totalidade das exportacións de Portugal, no caso de Galicia a situación é case a contraria.

Unha enquisa da Consellería de Economía da Xunta de Galicia en 1998 mostra que case a metade das empresas galegas orientan toda a súa produción ao mercado interno, e que a facturación media destinada ao estranxeiro só acada o 7.2% das vendas das empresas máis exportadoras, que, por outra parte, non aparecen regularmente estruturadas, pois arredor dun 10% delas exportan máis do 70% da produción total destinada ao estranxeiro, e un 85% dedica menos do 41% da súa facturación total á exportación.

As ramas de actividade (cadro IV) expresan nidiamente esa diferenza, pero indican ao mesmo tempo unha importante característica que cómpre destacar: a elevada complementariedade na especialización productiva entre as dúas áreas da eurorrexión, e o seu impacto consecuente no comercio exterior, ou o que é o mesmo, a existencia de sólidas posicións comerciais de cada área cara ó exterior nos produtos en que están especializadas, onde observamos valores positivos e favorables tanto nas taxas de cobertura, coma nos índices da balanza comercial (cadro VIII).

CADRO VIII: COMERCIO INTRACOMUNITARIO POR GRUPOS DE PRODUCTOS EN 1996

GRUPO PRODUCTOS	REG. NORTE		GALIC		IB=(X-M)/(X+M)		TC=X/M	
	X	M	X	M	Gal.	Rg.Nor	Gal.	Rg.Nor
I Productos animais	78	248	573	773	-0,15	-0,52	0,74	0,31
II Productos vexetais	10	221	45	192	-0,62	-0,91	0,23	0,05
III Graxas e aceites	4	16	8	5	0,23	-0,60	1,60	0,25
IV Alimentación	330	122	197	199	-0,01	0,46	0,99	2,70
V Minerais	16	22	221	817	-0,57	-0,16	0,27	0,72
VI Química	83	310	114	147	-0,13	-0,58	0,78	0,27
VII Cortizo e Plástico	198	365	52	81	-0,22	-0,30	0,64	0,54
VIII Coiro e Peletería	29	224	20	14	0,18	-0,77	1,43	0,13
IX Madeira	342	116	125	135	-0,04	0,49	0,93	2,94
X Pastas Celuloides	86	125	120	57	0,36	-0,18	2,11	0,69
XI Têxtil	3113	1253	212	252	-0,09	0,43	0,84	2,48
XII Calzado	1214	110	16	11	0,19	0,83	1,45	11,03
XIII Rocas e Cemento	138	105	218	21	0,82	0,13	10,38	1,31
XIV Alfaias	9	143	1	3	-0,50	-0,89	0,33	0,06
XV Manufact. metálicas	248	571	266	251	0,03	-0,39	1,06	0,43
XVI Maquinaria	841	1089	146	512	-0,56	-0,13	0,29	0,77
XVII Mater. Transporte	190	337	2015	1292	0,22	-0,28	1,56	0,56
XVIII ArtigosPrecisión	49	113	3	34	-0,84	-0,39	0,09	0,44
XIX Armas		18	0	0	...	-1,00	...	0,00
XX Diversos	159	144	24	24	0,00	0,05	1,00	1,10
XXI Obxectos artísticos	0	1	0	1	-1,00	-1,00	0,00	0,00
Non clasificados			31	1	0,94	-	31,00	-

FONTE: IGE, Estatística de comercio exterior.1994

Esta situación aparece moi clara na produción têxtil, no calzado e na industria da alimentación para o Norte de Portugal, e nas rochas ornamentais e no material de transporte para Galicia, mantendo unha moi leve concorrência nos casos da alimentación e da madeira, que non poden considerarse relevantes por canto permitirían unha doada

especialización complementaria, e son por outra parte ramas de actividade altamente sensibles ao impacto reorientador das políticas económicas.

Por países europeos de destino e orixe do comercio exterior, a complementariedade volve ser o trazo máis característico das dúas áreas territoriais integrantes da eurorrexión, tendo en conta que Alemaña concentra o 24% das importacións e o 28% das exportacións do Norte de Portugal, e Francia concentra á súa vez o 54% das importacións e o 37% das exportacións de Galicia, o que limita de forma notable a competencia interna nas relacións comerciais coa Unión Europea, onde se concentra máis do 82% do comercio exterior da eurorrexión, e, pola contra, acentúa as vantaxes dunha maior especialización (cadro IX).

CADRO IX: COMERCIO INTRACOMUNITARIO EXPORTACIÓNS POR PAÍS DE DESTINO E IMPORTACIONES POR PAÍS DE ORIXE, 1996

	M REIXÓN NORTE X		M GALICIA X	
Alemaña	1338,2	1980	197,9	291,7
Austria	69	107,7	7,6	34,7
Bélxica e Lux.	295,3	210	57,4	149,2
Dinamarca	63,4	246	70	5,7
España	1534,8	960	-	-
Finlandia	29,8	79,5	11,7	7,3
Francia	718,1	1426,8	1659	1254,1
Grecia	18,7	38,1	2,7	47,7
Irlanda	19,4	56,2	20,3	12,8
Italia	863,9	275,6	225,1	332,8
Países Baixos	275,7	468,4	105,7	82,3
Portugal	-	-	392,6	831,8
Reino Unido	368	1029,4	267,1	291,6
Suecia	59,5	264,3	42,7	16,1
TOTAL CEE	5653,7	7142	3059,9	3357,9

FONTE: IGE. Estatística de comercio exterior,1996. Galicia

A visión dos intercambios comerciais entre as dúas rexións, aínda que non supoñen para este informe unhas relacións de comercio exterior, confirman estas hipóteses e agregan novos datos interpretativos á dinámica interna da eurorrexión.

No cadro X vemos, por unha parte, a clara especialización da Rexión Norte na rama téxtil, que supón case o 38% do seu comercio con Galicia, e a carón observamos que a produción agrícola, gandeira e a pesca significan á súa vez un tercio do comercio de Galicia coa Rexión Norte, con porcentaxes moi semellantes no resto dos intercambios tanto nun sentido coma no outro, dando un saldo positivo en conxunto para Galicia.

CADRO X: INTERCAMBIOS COMERCIAIS REXIÓN NORTE DE PORTUGAL-GALICIA, 1996-1997

	Reg.Nor. Imp - Gal. Exp 1996	1997	Reg.Nor. Exp - Gal. Imp 1996	1997
Prod.agric.,gand.e pesca	139,9	146,6	44,7	49
Prod.industria alimentaria	33,9	32,7	2,5	3,3
Minerais e manufact.	18	30,8	14,2	16,1
Prod.da industria química	23	33,1	17,2	17,3
Téxtil e confección	40,4	51,7	90,8	108,8
Madeira, pasta e papel	38,7	37,5	22,1	23,4
Metais comúns e manufact.	35,4	51,6	18,3	22,7
Máquinas e aparellos	22	27,6	10,8	18,2
Material de transporte	15,8	21,9	10,8	15,9
Outras mercadorías	9,2	9,9	5,6	15,4
TOTAL	376,4	443,5	236,9	290,1

FONTE: IGE,INE/DRN - Sistema INTRASTAT

Como resumo podemos expoñer tres características básicas do comercio exterior da eurorrexión:

- Unha notable vocación exportadora, moito máis acentuada e asentada na Rexión Norte
- Unha importante especialización e complementariedade nas producións exportadas polas dúas rexións

- Unha limitada concorrencia nos mercados de destino, dirixíndose a Rexión Norte principalmente a Alemaña e Italia, e Galicia a Francia

As necesidades de infraestructuras para completar a vertebración externa da eurorrexión dentro do marco das relacións comerciais externas deben partir de tres premisas previas que derivan dos datos recollidos no xa citado Plan Estratégico de 1994, confirmados en grandes liñas nos estudos de diagnóstico do Plan Estratégico de Desenvolvemento para Galicia e mais no Plan de Desenvolvemento Rexional portugués:

- a) Unha parte moi importante do comercio exterior da eurorrexión lévase a cabo por vía marítima, a través das súas tres principais instalacións portuarias, en Coruña, Vigo e Leixoes-Porto.
- b) Outra parte significativa do comercio exterior circula por estradas, fundamentalmente do lado portugués.
- c) O ferrocarril ten unha cota de mercado moi reducida no conxunto da eurorrexión, cunha estimación que a penas acada o 4% do total.

En consecuencia, cómpre unha breve análise do papel dos portos para interpretar correctamente as medidas máis axeitadas para a súa eficiente utilización, e, coincidindo co seu enfoque e validez actual, convén recordar aquí as conclusións do Plan Estratégico 1994:

1. "Os portos do sistema Eixo Atlántico teñen unha importante contribución para o desenvolvemento socioeconómico das súas poboacións e cidades. Dado que un dos elementos decisivos do Eixo Atlántico é a importancia das cidades que se encontran sobre a fachada marítima ou próximas a ela, o sistema portuario é unha das súas máis relevantes infraestructuras. Este sistema tivo no pasado e, cunha planificación adecuada poderá ter no futuro, un carácter estruturante do eixo e unha contribución aínda máis decisiva no desenvolvemento socioeconómico da área de influencia.
2. Os elementos dos portos que máis poden contribuír para o desenvolvemento son: o incremento do trafego comercial, unha atracción para nova localización de industrias, a creación de actividades económicas e emprego en sectores terciarios vinculados ao trafego marítimo, e mais a creación de actividades e emprego no propio porto.

3. As primeiras análises mostran claramente a existencia de elementos de complementariedade entre os portos do sistema no que respecta á oferta de infraestructuras e ao trafego comercial. Tamén é evidente que tódolos portos do sistema son competitivos entre si para a captación de trafegos no futuro. Como alternativa máis razoable e favorable para todos os portos debe destacarse a necesidade de establecer regras claras para os elementos concorrenciais e unha forte potenciación, coordinada e conxunta, de todos os elementos complementarios do sistema.
4. Para potenciar e promover conxuntamente eses elementos complementarios pode resultar interesante e importante a existencia dun organismo de coordinación dentro do Eixo Atlántico. Neste sentido, é moi valiosa a experiencia do denominado Comité Coordinador de Portos do Mediterraneo Norte-Occidental (CCPMNO), formado por portos de tres países: Italia, Francia e España.
5. Como alternativa para o desenvolvemento futuro do conxunto do sistema portuario, non semella lóxico propoñer obxectivos irrealizables do tipo da creación de superportos e coa competencia dos grandes sistemas portuarios europeos. Estas propostas, froito do desenvolvementismo de períodos anteriores, producen frustracións ao seren irrealizables e a longo prazo son máis negativos que positivos para o sistema. Os obxectivos realistas son os realizables a curto prazo e que poden contribuír progresivamente para o desenvolvemento socioeconómico dos portos e dos seus hinterlands." (op. cit. pax. 147-148).

Os puntos enunciados no estudo referido, relativos ao diagnóstico e algunhas medidas de política, continúan aínda vixentes. Isto porque a localización do sistema de portos do Eixo, na fachada Atlántica de Europa, permite a este espacio ter unha localización central nos corredores marítimos Leste e Oeste e Norte e Sur, especialmente no tránsito que conecta a África Austral e Occidental e a América do Sur con Europa e o Mediterráneo ao Atlántico Norte.

Paralelamente, as condicións naturais dos portos do sistema seguen a ser excelentes, ao mesmo tempo que nestes últimos anos constatamos un importante esforzo na mellora das instalacións portuarias. Con todo, nin a posición xeográfica, nin as condicións naturais e técnicas conseguiron que o sistema de portos do Eixo Atlántico adiantase o seu posicionamento no contexto do comercio marítimo internacional, achegando unha contribución relevante para a internacionalización da economía da eurorrexión.

A pesar de non observarmos unha melloría notoria no movemento de mercadorías no conxunto do sistema de portos do EA, o volume cargas e descargas efectuadas demostra a relevancia destas infraestructuras de transporte para cada un dos sistemas portuarios dos países que o integran:

CADRO XI: Transporte Marítimo de Mercadorías en 1996

Portos	Mercadorías Descarregadas (Milhares toneladas)	Mercadorías Carregadas (Milhares toneladas)
PORTUGAL	40571	15301
Região Norte	9968	3036
Douro e Leixões	9668	2964
Viana do Castelo	300	72
ESPAÑA	182940	86077
Galiza	16623	5319
A Coruña	7729	2814
Ferrol-San Cibrán	6195	985
Marín-Ría de Pontevedra	708	383
Vigo	1470	1059
Vilagarcía	521	77
Euro-Região	26591	8355

Fonte: www.galicia-nortept.org

Con esta visión, tendo en conta os cambios ocorridos na estruturación productiva da eurorrexión e na configuración do comercio exterior nos últimos cinco anos, e a fin de establecer as melloras necesarias para a maior eficacia das instalacións portuarias, podemos concluír pola nosa parte e en resumo:

- Cumpriría un esforzo de coordinación para conseguir a eliminación ou polo menos unha razoable redución da concorrencia entre os principais portos da eurorrexión, procurando unha especialización nos trafegos de mercadorías e tamén nos destinos, e igualmente, e se cadra en maior medida, na distribución dos investimentos de mellora.

- Cumpriría tamén acentuar as actuacións para gañar atracción de mercadorías do interior da península, presentando vantaxes comparativas respecto aos demais sistemas portuarios. Para eso é necesario mellorar internamente a capacidade de carga e os servizos dos portos da eurorrexión, pero en paralelo e de modo significativo, mellorar tamén a súa accesibilidade externa, por estrada e ferrocarril, evitando o tránsito conxestionado das cidades e construíndo accesos directos e cómodos ás terminais de carga.
- Cumpriría desenvolver as articulacións intermodais e centros lóxicos a fin de ir ao encontro das demandas do mercado, adaptarse ás novas características de concorrencia e mellorar a atractividade do sistema de portos para os operadores internacionais.

Polo que respecta á vertebración exterior por terra, é preciso recordar a inexistencia dunha vía de alta capacidade que permita o acceso directo da eurorrexión aos mercados europeos polo norte, isto é, seguindo a costa cantábrica, que supón xeograficamente a distancia máis curta para chegar aos Pirineos e continuar cara ó centro de Europa.

No lado positivo, como xa foi comentado na análise do estudo estratéxico de 1994, debemos destacar os importantes cambios habidos nos dous últimos anos, que melloraron substancialmente o acceso rodoviario á eurorrexión, achegando de modo considerable a súa actividade productiva aos mercados europeos. O remate e posta en funcionamento das autovías do Noroeste e das Rías Baixas desfizeron o factor principal de inaccesibilidade e perifericidade da eurorrexión, cara ó interior da península e aos enlaces cara Francia e Europa. Isto, unido ao anterior remate e dispoñibilidade da autoestrada Lisboa-Porto-Valença, que liga así e completa a comunicación do sistema de cidades da franxa atlántica, supón sen dúbida un feito de singular relevancia para o conxunto da eurorrexión na súa proxección exterior.

Sen embargo, a vertebración do lado portugués continúa a ser moi deficiente. Os denominados Eixos Transversais, IP-5 e IP-7, xa en funcionamento, presentan características diferenciadas: o IP-5, cunha notable influencia no desenvolvemento da parte portuguesa da eurorrexión, evidencia graves carencias no seu trazado e condicións de seguridade, estando moi próximo á saturación, fundamentalmente no que respecta á súa utilización por tránsito pesado. As denominadas Diagonais Estructurantes, con claras implicacións en termos de estruturación territorial dado que ten como obxectivo último articular o Litoral co Interior do país, están na NUT II Norte, maioritariamente en construción ou aínda nunha fase anterior do seu proceso de materialización.

O IP-4 é a única destas vías de carácter transversal que ten a maior parte do seu trazado concluído, a pesar de que as súas características técnicas evidencian múltiples deficiencias. Neste Itinerario Principal falta aínda un importante tramo por concluír, Bragança-Fronteira de Quintanilha (fronteira situada no leste da cidade), o que permitirá, unha vez concluído, mellorar significativamente a vertebración exterior rexional. A conexión desta vía coa do lado español semella estar garantida, dado que o Goberno de Castela-León asumiu o compromiso político de construír unha autovía que permita ligar a fronteira de Quintanilha coa autovía das Rías Baixas sobre o 2004.

As Diagonais Estructurantes cun papel relevante na articulación Litoral-Interior, son a Diagonal do Douro constituída parcialmente polo IP-3 no seu tramo Vila Real-Vila Verde da Raia, pasando por Chaves, e a Diagonal do Vale do Ave constituída polo IC-5 (Póvoa de Varzim- Miranda do Douro), e mais polo IC-25 (Circular Rexional Exterior do Porto-IP3, para posteriormente continuar ata Chaves e a fronteira con Galicia), pero aínda nin sequera comezaron a ser construídas. En materia de vertebración externa, das Diagonais aínda sen construír a máis importante é, sen dúbida, o IP-3, que nun futuro permitirá unha conexión rápida desde a Área Metropolitana do Porto e desde o cuadrilátero de desenvolvemento Braga-Guimarães-Famalicão-Barcelos, coa fronteira de Vila Verde da Raia, para posteriormente conectar coa autovía das Rías Baixas á altura de Verín.

E aínda con respecto á vertebración exterior da eurorrexión, convén referir que a construción dun pequeno tramo do Eixo Territorial IP-2, pode permitirmos obter importantes economías de tempo en materia de transporte, tendo en conta que o futuro tramo do IP-2, Bragança-Fronteira do Portelo, que liga polo norte a Bragança e o sistema IP-4/IP-2 coa fronteira española, permitiría conectar o sistema de infraestructuras interno coa autovía das Rías Baixas na zona de Puebla de Sanabria, facilitando a conexión externa. Neste caso, do lado español existe xa un anteproxecto para construír unha infraestructura rodoviaria de alta capacidade desde Puebla de Sanabria á citada fronteira.

En calquera caso, este sistema de infraestructuras de vertebración externa debe ser completado cunha adecuada vertebración interna. Enténdese que existe a necesidade de articular as grandes infraestructuras de carácter estruturante, nacionais ou internacionais, coas redes rodoviarias rexionais e locais a fin de lograr obxectivos de integración territorial, xerando os indispensávois efectos difusores do crecemento sobre a totalidade do espazo e permitindo a igualdade no acceso ao sistema de transportes para todos os cidadáns.

A vertebración exterior por ferrocarril a penas presenta debate en canto ás súas necesidades e obxectivos, pero si cuantiosas dúbidas, enfoques, presións políticas e intereses

económicos en canto ao seu trazado e configuración xeográfico-económica definitiva, sobre todo se temos en conta que as previsións da Rede Ferroviaria Portuguesa non contemplan a velocidade alta máis ali da cidade de Porto, nin moito menos a conexión coa rede galega de RENFE, e que por outra banda o Ministerio de Fomento tampouco ten claro o tipo de conexión nin de velocidade que se construíría como nova infraestrutura ferroviaria entre Madrid e Galicia.

Do lado portugués, a saída natural alternativa a unha infraestrutura de conexión por Galicia podería ser a liña da Beira Alta, sempre que exista vontade política de potenciar as conexións con España e o resto de Europa a través do eixo transversal que remata na fronteira de Vilar Formoso.

Ninguén pon en dúbida hoxe a imperiosa necesidade dunha significativa mellora da comunicación ferroviaria entre a eurorrexión e o interior da península e Europa, que debe supoñer cambios na estrutura viaria e no trazado, permitindo reducir drasticamente os tempos de percorrido e a comodidade da viaxe, pero ao mesmo tempo debe levar aparellada unha modificación semellante no enfoque da súa xestión económica, reorientando e facendo competitivo o transporte de mercadorías para trocar a actual infrautilización do tren con esa finalidade.

Ese cambio ha de afectar en paralelo á comunicación interna entre o sistema de cidades da franxa atlántica, pois non sería lóxica nin eficiente unha mellora nos sistemas ferroviarios de España e Portugal, con velocidades de 200 km/h ou máis entre Lisboa e Porto, ou entre Madrid e Vigo e Coruña, mantendo os problemas actuais de conexión en Valença-Tui, e a "extraordinaria" velocidade de 40 km/h entre Porto e Vigo, a máis baixa das xa baixas velocidades en Galicia e Norte de Portugal.

Non podemos, nin é obxecto deste informe, entrar no debate dun trazado polo norte ou polo sur, ou se debe facerse cun tren de velocidade alta ou cun talgo de altas prestacións, o único que cómpre destacar aquí é a necesidade de integrar o trazado e as súas características, calquera que sexan finalmente, dentro da norma europea, para permitir o acceso dos pasaxeiros e mercadorías ás cidades e mercados do centro de Europa, sen cambios de vías nin de locomotoras, complementado con esta infraestrutura a vertebración comercial exterior da eurorrexión.

Finalmente, a vertebración e o acceso externo por vía aérea non presenta en aparencia demasiados problemas, fóra da xa coñecida situación periférica, das perturbacións meteorolóxicas e da elevada concorrència entre os aeroportos da eurorrexión, que en rea-

lidade tampouco son problemas cativos e poden minguar notablemente a eficacia desta importante infraestrutura.

A situación actual revela a supremacía do aeroporto Sá Carneiro sobre os restantes aeroportos do sistema aeroportuario do EA, dado que o número de pasaxeiros que utilizan os seus servizos é superior mesmo ao correspondente da agregación dos que usan os tres aeroportos galegos, e as súas toneladas de carga transportada case quintuplican as agregadas tamén dos tres aeroportos localizados en Galicia.

CADRO XII: EVOLUCIÓN DOS TRÁNSITOS NOS AEROPORTOS DA EURO-RREXIÓN

	Aeronaves			Pasaxeiros		
	1994	1995	1996	1994	1995	1996
Sá Carneiro	13.644	13.387	16.369	1.693.356	1.831.694	2.067.845
Labacolla	12.383	13.836	17.782	969.323	1.130.925	1.298.278
Peinador	4.881	5.061	5.879	364.230	387.805	437.982
Alvedro	3.423	3.841	5.691	258.895	289.589	361.337

Fonte: Anuario Estatístico Galicia- Norte de Portugal, 1996 (1998)

*Inclúe trafego internacional, territorial e interior tanto de compañías nacionais como estranxeiras.

** Non inclúe os pasaxeiros en tránsito directo.

Recollendo de novo a síntese do Plan Estratéxico 1994, perfectamente válida no momento actual, o transporte aéreo ten unha reducida cota de mercado no transporte de pasaxeiros e mercadorías, pero, sen embargo e polas súas especiais características, nos últimos 20 anos convertíuse no medio imprescindible para as viaxes de negocios e turismo, e, desde o punto de vista da súa contribución ao desenvolvemento, desempeña funcións de primeira orde, que poden resumirse nas seguintes:

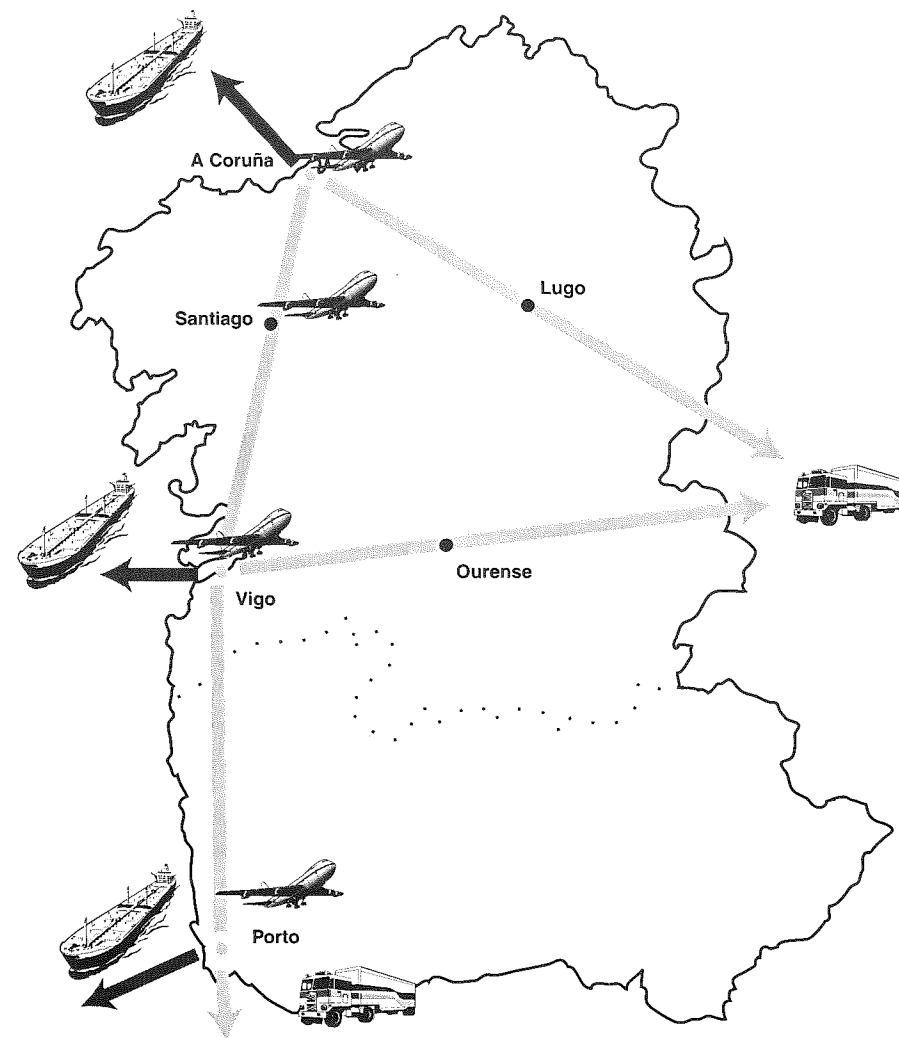
- "É unha compoñente fundamental na industria turística
- É un elemento integrador das diferentes rexións e mercados, contribuíndo ao seu desenvolvemento
- É un medio esencial para o desenvolvemento industrial, transferencia de tecnoloxía e fornecemento de servizos avanzados ás empresas

- Promove importantes iniciativas de investimento con gran impacto económico e territorial, na medida en que esixe a articulación cos restantes medios de transporte, este feito converte aos aeroportos en puntos privilexiados de intercambio modal, e, por conseguinte, en puntos centrais da vertebración territorial". (op. cit. pax. 149)

No mesmo estudio afóndase na necesidade de dar resposta ao tema da intermodalidade, que na situación actual semella esencial e prioritario, debéndose avaliar cales resultan as mellores combinacións posibles de acceso aos aeroportos, tendo en conta un eficiente uso dos investimentos nas infraestructuras e a vertebración do conxunto da eurorexión.

Desde esa perspectiva, cómpre unha mellora de todo o sistema aeroportuario a fin de eliminar, ou polo menos reducir, os efectos negativos da metereoloxía e da súa situación periférica, considerando que aínda non xerou de modo relevante efectos inducidos en materia de servizos avanzados nin para as principais cidades da franxa atlántica, nin para os núcleos máis dinámicos do interior, o que supón enfocar esas melloras dentro dunha lóxica integradora, na procura de especializacións e evitando no posible a concorrencia-lidade e, en certo modo, a ineficacia ou, despilfarro dos investimentos.

FIG. 5 COMUNICACIÓNS EXTERIORES DA EURORREXIÓN



Fonte: Elaboración propia

AS RELACIONES INTERIORES: OS SUBESPACIOS ECONÓMICOS

AS RELAÇÕES INTERNAS: OS SUB-ESPAÇOS ECONÓMICOS

a) Claves xerais da nova estratexia de desenvolvemento

Non hai hoxe ningunha dúbida de que a crise de mediados dos 70 non afectou por igual a tódolos países, nin a tódolos centros industriais, e moito menos se pode dicir que foi semellante o impacto dos procesos de reconversión que se levaron a cabo nos anos 80 en toda Europa. Así, pois, a crise de principios dos 90 para algúns autores simplemente significou un cambio de orientación dos procesos de cambio estrutural iniciados uns poucos anos antes, e foron xustamente as cidades medias, máis flexibles as que mellor se adaptaron a ese cambio.

En gran parte de Europa podemos ver cómo, despois do declive dos grandes centros industriais dos anos 60, apareceron e semellan consolidarse novos espazos industriais e cidades de servizos, que non seguen aquel modelo xerarquizado e que tenden a interrelacionarse e organizarse en redes, na procura dun máis eficiente uso dos recursos, tanto naturais coma humanos.

A crecente globalización, a introducción e difusión por todo o sistema productivo de innovacións tecnolóxicas, especialmente as relacionadas coas novas tecnoloxías da información, e o aumento da demanda de servizos, están na base da nova dinámica económica e urbana. Unhas poucas grandes cidades lideran os grandes procesos, pero a maior flexibilidade das empresas, o desenvolvemento das redes de empresas, o cambio das súas pautas de localización, e, nestes últimos anos, as iniciativas dos sectores públicos locais e rexionais, están a provocar unha nova dinámica dos sistemas de cidades, que os converten en cada vez menos xerarquizados e, en todo caso, policéntricos.

Se aplicamos estas observacións ao caso da eurorrexión Galicia-Norte de Portugal, advertimos un proceso semellante e en certa medida condicionado por dúas tendencias aparentemente contradictorias. Dunha parte, mostran unha crecente difusión das actividades productivas, tanto industriais coma de servizos, o que está a converter algunhas cidades medias e pequenas innovadoras no espazo preferido de localización de empresas modernas, incentivadas por apoios institucionais de diferentes tipos e mais pola dotación de man de obra cualificada, pero tamén motivadas pola creación paralela de externalidades positivas derivadas da creación de estruturas de redes de empresas.

Por outro lado, e en sentido contrario, observamos unha tendencia á concentración e centralización espacial das funcións de xestión e control dos servizos especializados, sobre todo os que se dirixen a satisfacer a demanda dos segmentos productivos máis globalizados, con maior relación exterior e máis competitivos (Área Metropolitana do Porto).

En todo caso, a análise da tendencia na década dos 90 apunta a unha formación de espazos industriais ligada ao incremento da urbanización en todo tipo de cidades, grandes, medianas ou pequenas, que concentran funcións innovadoras, que reciben un decido apoio das institucións, e que poden atender tanto ao mercado local e rexional coma aos mercados exteriores, con sólidas posicións comerciais e elevada especialización e complementariedade (en especial considerando en conxunto as áreas rexionais).

Pero se os novos espazos industriais indican novos vieiros no proceso de urbanización e nas estratexias de desenvolvemento das cidades, a terciarización afonda aínda máis na dinámica urbana, co resultado de afortalar os anteriores procesos ou de diversificar a dimensión económica e urbana.

A contribución dos servizos ao desenvolvemento económico lévase a cabo fundamentalmente por tres vías:

- A exportación de servizos producidos na cidade (turismo, información, ...)
- A venda de servizos persoais á poboación local e internacional (ocio, asistencia sanitaria, comercio, ...)
- A produción de servizos que favorecen a competitividade das empresas (marketing, asistencia técnica, consultoría, financiamento, seguros, ...)

As grandes cidades exercen unha forte atracción para as empresas de servizos financeiros e de servizos avanzados ás empresas, pero a desconcentración da dotación dos servizos públicos cara ás cidades medias, está modificando a localización deste tipo de empresas, e sobre todo está modificando respecto ás grandes urbes o concepto de "proximidade" polo de "facilidades de acceso".

Este proceso na eurorrexión Galicia-Norte de Portugal semella inequívoco, e aparece recoñecido explicitamente tanto no diagnóstico do PEDEGA coma do PDR portugués, destacando a consolidación de sistemas urbanos non xerarquizados, conectados pero non dependentes do sistema urbano principal da franxa atlántica, e, sobre todo, marcando unha dinámica propia de desenvolvemento só condicionada polos recursos e factores de produción con que poden contar ou atraer.

Esta nova estratexia semella estar consolidando unha dobre estrutura do sistema urbano na eurorrexión, integrada por un eixe principal e sólido de cidades cunha gran zona influencia no seu cotorno, e configurando áreas metropolitanas (A Coruña, Vigo e Porto, e mais a incipiente aglomeración metropolitana no contexto territorial da cidade de Braga), e outro subsistema interior secundario, tendencialmente axial, integrado por núcleos urbanos medios e de influencia crecente, de aglomeración ou vertebración (Lugo, Monforte, Ourense, Chaves e Vila Real).

Con isto, o sistema xerárquico anterior respecto ao eixe principal tende a suavizarse, a medida que se consolidan os novos procesos, e, fundamentalmente, a medida que se conseguen as "facilidades de acceso" con mellores e adecuadas infraestructuras viarias e ferroviarias, que ao mesmo tempo significan a vertebración interna da eurorrexión e a solidificación das redes de cidades:

1. En primeiro lugar, porque, como antes dixemos, as pautas de localización das actividades industriais e de servizos son cada vez máis difusas.
2. En segundo lugar, porque a dimensión óptima das plantas de produción, a introducción de innovacións, os apoios das institucións locais e a redución dos custos de transporte valorizan territorios e localizacións que antes as empresas non consideraban atractivos.
3. En terceiro lugar, porque os modelos de especialización flexible e os sistemas locais de empresas, se converten en formas relevantes de acumulación, e, deste xeito, as cidades medias adquiren un papel estratéxico nos procesos de reestructuración productiva.

4. En cuarto lugar, porque na era das telecomunicacións, a difusión e adopción de tecnoloxía depende máis das características do cotorno das empresas e do tipo de organización da súa produción ca dos servizos localizados nas cidades centrais ou principais
5. En quinto lugar, porque a redución dos custos de transporte (facilidades de acceso) fronte aos custos de vivir e producir nas grandes cidades, tenden a desprazar cara ás cidades medias os novos valores sociais da calidade ambiental, da relación interpersonal e da seguridade.

b) As áreas metropolitanas

A pesar da súa aceptación e difusión, o concepto xeográfico de "área metropolitana" semella ambivalente, e non tentaremos aquí afondar no complexo problema de delimitar con exactitude e precisión o que debe entenderse, desde un punto de vista socioeconómico e xeográfico, como "área" ou "espacio metropolitano", sobre todo tendo en conta que existen notables controversias entre os especialistas sobre os "umbrais de metropolitanización", isto é, sobre os parámetros que determinan de maneira obxectiva cando existe un auténtico espacio metropolitano (criterios demográficos, económicos, socioculturais, etc.).

Con todo, aparenta ser maioritaria a opinión de que unha área metropolitana non resulta constituída por un simple continuo físico-humano edificado, senón por un complexo económico-social que se estende por un territorio máis ou menos homoxéneo e, en todo caso, configurado artificialmente de modo progresivo con características específicas.

A maioría dos expertos considera que para determinar a existencia dunha área metropolitana non abundan os simples datos censais ou estatísticos que evidencien un determinado número de habitantes. Así, ao pé dos criterios demográficos, cítanse outros como: a densidade de poboación, o índice de crecemento, a marxinalidade das actividades agrícolas, os investimentos en infraestructuras, a diversificación das actividades económicas, a mobilidade dos cidadáns, etc. E mesmo algúns autores propoñen a necesidade de considerar igualmente os estilos de vida dos habitantes, a súa percepción da realidade urbana e a súa imaxe de cidade, isto é: a existencia dunha "mentalidade ou cultura urbana".

Xa que logo, podería afirmarse que o concepto propiamente demográfico da área metropolitana foi superado por unha consideración funcional, segundo a cal o espacio metropolitano se caracteriza por múltiples e bidireccionais relacións socioeconómicas entre os diferentes núcleos urbanos implicados. De tal xeito que a consideración funcional e territorial da cidade permite ter en conta o ámbito xeográfico de influencia de cada función, así como os destinatarios que residen fóra dos estritos límites urbanos.

Como resultado, diremos que para determinar se nun espacio concreto existe ou non unha área metropolitana cómpre verificar a formación e sobre todo a dinámica dun ámbito de influencia que depende do núcleo central para a prestación de diversos servizos (p. ex: ciclo hidráulico, tratamento de refugallos, etc.).

Hox en día, na Unión Europea existen cerca de duascenas áreas metropolitanas que se encontran en gran medida concentradas en tres territorios conexas de centroeuropa. Así, na denominada Dorsal Europea se concentra case a metade das maiores cidades, cunha elevada porcentaxe da poboación total dentro dun territorio inferior á quinta parte do total europeo. Complementariamente, encontramos outros eixes de diferente potencial de desenvolvemento, vertebrando un modelo territorial comunitario, configurado en termos xerais por áreas metropolitanas de distinto nivel.

Dentro da eurorrexión Galicia-Norte de Portugal e de acordo coa caracterización demográfica antes comentada, podemos considerar tres áreas en avanzado proceso de metropolización, arredor das tres principais cidades do eixe costeiro:

- A Área Metropolitana formada polo eixe Coruña-Ferrol, que integraría un ámbito funcional de influencia de 16 municipios e case 600.000 habitantes, e outro ámbito de dependencia e interrelación que pode chegar ata Ribadeo polo leste e ata Fisterra por occidente .
- A Área Metropolitana formada polo eixe Vigo-Pontevedra, que integraría á súa vez un ámbito funcional de 12 municipios e 550.000 habitantes, e outro de dependencia e interrelación que pode chegar ata Vilagarcía da Arousa polo norte e ata A Guarda polo sur.
- A Área Metropolitana do Porto, estrutura institucional constituída por 9 municipios, abranguendo unha poboación aproximada de 1.200.000 habitantes.

Neste contexto que era necesario definir e situar, para os efectos do obxectivo deste informe e desde a perspectiva das necesidades de vertebración do conxunto do territorio da eurorrexión, propoñeremos unha análise de espazos interrelacionados que só coincidirán en parte coas citadas áreas metropolitanas. No caso da Coruña, nas súas extensións oriental e occidental, no caso de Vigo na súa extensión sur, e no caso de Porto na configuración definida pola área institucional, á que se adicionan algúns concellos da súa coroa de poboamento máis inmediata.

c) As relacións interiores na estratexia de desenvolvemento da eurorrexión

GALICIA

Os estudos de localización industrial realizados pola Xunta de Galicia en 1989 revelaban que en Galicia a localización industrial respondía fundamentalmente aos factores persoais do empresario (empresa autóctona, residencia do propietario), e ás vantaxes derivadas das economías de localización e aglomeración de determinadas zonas (tradicción sectorial, tradición industrial, proximidade á gran empresa transformadora, proximidade a materias primas). Aínda que estes últimos factores tiñan tamén un peso importante no conxunto de España, a súa incidencia resultaba moi superior en Galicia, como expresión da singularidade dos seus factores productivos.

En contrapartida, os factores obxectivos do territorio ou do sistema económico rexional (custos e cualificación da man de obra, dotación de infraestructuras, accesibilidade, etc.), así como aqueles outros ligados aos instrumentos públicos de promoción económica (incentivos financeiros e crediticios, subvencións á creación de emprego), presentaban unha incidencia moi moderada nas decisións de localización das empresas. Con todo, o peso das infraestructuras (accesibilidade a mercados e materias primas, dotación do solo industrial, etc.), resultaba ser nos últimos anos significativamente superior á hora de determinar esa localización, probablemente a causa das carencias existentes en Galicia na dotación deses factores ata os anos noventa.

A nova enquisa realizada a finais de 1998 tentaba contrastar eses resultados, e aínda que a maior parte das empresas constituídas con posterioridade a 1994 continuaban manifestando que os factores persoais son o principal aspecto condicionante da localización (entre un 24.7 % e un 30.8%, segundo consideren que son determinantes ou que teñen unha forte incidencia), o incremento da influencia de certos factores respecto á situación precedente e, sobre todo, a aparición doutros novos, revelan os cambios que rexistrou Galicia no seu modelo de localización, e en suma unha maior madurez, onde os factores obxectivos do territorio e da economía aparecen agora cunha moito máis elevada capacidade de atracción.

Entre eses novos factores de localización cómpre subliñar:

- A existencia dunhas boas perspectivas no mercado local ou rexional, cunha incidencia avaliada positivamente por parte do 43% das empresas (fronte a un 35% na enquisa anterior).

- A existencia dun cotorno ambiental e social agradable e de calidade, que chegou a incidir nun 11% das empresas, e a ser determinante nun 4.2%.
- A existencia dunha imaxe rexional diferenciada (6.9% de incidencia e 4.2% de determinación).
- A existencia dunha boa oferta privada de servizos avanzados, de servizos financeiros e de centros públicos de investigación (entre o 3% e o 13% de incidencia e o 1% e o 9% de determinación).
- A existencia de man de obra cualificada (11% de incidencia e 7.6% de determinación).
- Gozar de subvencións ao investimento (12% e 5.6%), que na anterior enquisa a penas recibiran avaliación.

Os factores estratéxicos ligados á dotación de infraestructuras productivas aumenta significativamente nestes últimos anos, en especial no que se refire ás estradas, que son consideradas con forte incidencia por un 25% das empresas, e determinantes por un 10%. No outro canto, aparece o ferrocarril cunha consideración do 3.5% e o 1.4%, respectivamente, o que expresa a moi negativa percepción da súa eficacia por parte dos empresarios. Pola súa parte, os portos marítimos semellan dispoñer dunha capacidade de localización relativamente elevada (7.6% de incidencia e 5% de determinación), en consonancia coa situación atlántica de Galicia e o papel histórico dos portos no seu comercio exterior.

En conxunto e con respecto ás infraestructuras, semellaría que o concepto de "proximidade" pode estar mudando polo de "facilidades de acceso", indicando con isto a madurez do modelo, que pasaría así a ter unha compoñente multifactorial e tendencialmente máis obxectiva.

Outro elemento de relevancia para interpretar correctamente estes datos é o da satisfacción dos empresarios coa localización elixida, aparecendo unha elevada porcentaxe que considera acertada a elección, e mesmo das que manifestaron o seu descontento coa decisión inicial, un 52% (máis da metade), trasladaríanse a outra provincia de Galicia, e un 35% iría a Portugal ou a outras zonas do resto de España. E cómpre destacar aquí que un certo número de empresas manifestaron que a vecindade con Portugal supuxo un incentivo moi positivo á hora de elixir a súa localización (PEDEGA 2000-2006. Tomo I. Análise e diagnóstico. Consellería de Economía e Facenda. 1999).

Podemos aventurarnos a adiantar logo como primeira conclusión no que se refire a Galicia unha razoable confirmación empírica das nosas hipóteses de partida:

- Os procesos de industrialización endóxena están firmemente enraizados no territorio
- Xurdiron da man dos empresarios locais
- Formaron sistemas relacionais propios, e
- Consolidaron formas culturais autónomas que crean un cotorno económico local específico.

Tentaremos agora perfilar as características da nova dinámica de asentamentos empresariais nas pequenas vilas, establecendo unha configuración sistemática que nos permita analizar desde esta perspectiva territorial a estratexia e as tendencias económicas, así como as necesidades de infraestructuras consecuentes coa vertebración interna do conxunto do territorio.

Continuando co esquema proposto no Plan Estratéxico 94, o sistema axial das tres cidades máis dinámicas expresa o liderato da franxa costeira atlántica, cun dobre efecto de atracción-difusión nos municipios veciños, o que permite definilos como rexións urbanas ou áreas metropolitanas.

Pero a configuración física do territorio da eurorrexión determina que en certa medida as variables socioeconómicas presenten unha acusada dispersión territorial, conformando un modelo de articulación heteroxéneo, pero progresivamente consolidado, que imita no interior as relacións axiais ou de aglomeración do principal sistema de cidades.

Desta forma, hoxe semella cada vez máis clara unha dobre estrutura do sistema urbano da eurorrexión:

- A que se articula xeograficamente de norte a sur na franxa atlántica xa coñecida
- Outra de carácter disperso polo conxunto do territorio arredor de focos de desenvolvemento, que van progresivamente interrelacionándose e vertebrándose en función da súa dinámica propia, favorecida pola mellora das infraestructuras viarias interiores.

Así, podemos afirmar que na actualidade o sistema axial de cidades non protagoniza en exclusiva o proceso de desenvolvemento da eurorrexión, senón que o comparte con outros ámbitos locais que representan a nova dinámica do conxunto do territorio e a nova orientación da cohesión social dentro da eurorrexión: os núcleos interiores de aglomeración e vertebración do territorio.

No mapa podemos observar unha primeira aproximación a estas novas tendencias de estruturación, que nos servirán para situar as que denominaremos "áreas de análise territorial", definidas polas relacións de influencia das principais cidades e dos núcleos interiores cos municipios veciños, con quen poden configurar estruturas axiais (a interrelación máis frecuente), nodos de diferente tamaño e potencial aglomerativo (por exemplo, Vilagarcía ou Porto), estruturas de aglomeración interiores (cuadrilátero da área interior-occidental da Rexión Norte), ou aglomerados polarizadores interiores (Bragança).

O modelo de vertebración que propoñemos con este esquema territorial para establecer e avaliar as necesidades de infraestructuras, procura cubrir os dous obxectivos fundamentais da estratexia de consolidación da nova dinámica de desenvolvemento:

- En primeiro lugar, mellorando a accesibilidade e as expectativas de relacións comerciais do conxunto do territorio cos grandes mercados europeos, unindo os núcleos interiores e as súas áreas económicas de influencia coas vías de comunicación e vertebración externa comentadas no apartado anterior.
- En segundo lugar, afortalando internamente as dinámicas de aglomeración -tanto no sentido do incremento da dimensión coma no sentido da cualificación das estruturas urbanas-, creando externalidades positivas (e en certos casos tamén economías de escala), consolidando os factores existentes de localización empresarial e ampliando as expectativas de utilización productiva do seu potencial endóxeno, tanto no que se refire aos recursos humanos coma ao patrimonio natural e histórico, e favorecendo as iniciativas que supoñan un desenvolvemento sustentable.

Eso implica unha mellora significativa das infraestructuras que vertebran cada área económica e tamén das que interrelacionan áreas entre si, procurando en cada caso a maior eficacia e rendabilidade social dos investimentos.

Con este enfoque estableceremos cinco tipos de áreas, en función da súa dinámica, da súa estrutura de relacións e máis do tipo de vertebración que presentan:

1. Interior-axial
2. Interior de unión ou aglomeración
3. Costeira-axial (extensións da área metropolitana da Coruña)
4. Costeira-nodal
5. Área metropolitana de Vigo

No primeiro grupo estarían, por unha parte as dúas áreas económicas do interior de Galicia articuladas axialmente, con Ourense e Lugo como núcleos principais e centrais, que terían ademais un punto limítrofe común en Monforte para iniciar outra eventual área axial de inferior dinámica ata O Barco de Valdeorras.

No segundo grupo situamos as áreas que unen a ría de Noia con Santiago de Compostela, e a conexión de Pontevedra con Lugo.

No terceiro grupo aparecen as áreas costeiras que forman os eixes oriental e occidental que parten da área metropolitana da Coruña: Ferrol-Ribadeo-Asturias, ao longo do arco ártabro, e o que cobre o resto da costa norte de Galicia desde A Coruña ata Fisterra.

No cuarto grupo situamos a área costeira de aglomeración nodal arredor de Vilagarcía de Arousa.

Finalmente, no quinto grupo aparecería a área metropolitana de Vigo, neste caso analizada e estudada desde unha perspectiva diferente ao concepto das denominadas rexións urbanas ou áreas metropolitanas que se definían no Plan Estratéxico 1994.

DEFINICIÓN E ANÁLISE DAS ÁREAS DE ANÁLISE TERRITORIAL

A conformación das áreas responde a un criterio obxectivo derivado da análise dos datos e da documentación existente, en especial do diagnóstico do PEDEGA (op. cit), unido aos criterios subxectivos resultantes das entrevistas cos técnicos dos concellos do Eixo Atlántico, e en calquera caso, nin son excluíntes nin supoñen pola nosa parte unha nova redefinición das comarcas, dado que estas últimas sempre constituirán un ámbito máis extenso e con maior número de elementos definidores.

Sempre dentro do paradigma científico no que situamos este estudio, e desde os conceptos de cotorno local e desenvolvemento endóxico, utilizaremos os tres tipos de elementos de análise que consideramos máis adecuados para a correcta interpretación da dinámica territorial das áreas de análise na definición da súa estratexia de desenvolvemento, establecendo a avaliación das súas necesidades de infraestructuras, consideradas como factores de vertebración interna e favorecedores daquela estratexia: os recursos humanos, a actividade económica e os resultados empresariais.

PRIMEIRO GRUPO: ÁREAS 1 e 2

Estas dúas áreas económicas configuran unha dinámica singular en Galicia de vertebración interior, tanto máis destacable en canto que desenvolven un territorio afastado do principal sistema urbano da eurrerrexión, que teñen unha economía fundamentada na utilización dos seus recursos endóxenos, e que a súa taxa de terciarización permite pensar nunha razoable madurez do seu modelo.

A que denominamos área 1, integra axialmente os municipios de Rábade, Outeiro, Lugo, O Corgo e Sarria, estendendo a súa influencia aínda que en menor medida ata Vilalba e as Pontes polo norte, e a Monforte de Lemos polo sur, que inicia e continúa coa área 2 e os municipios de Nogueira, Coles, Ourense, Sober, Barbadas, A Merca e Celanova.

Estas dúas áreas presentan unhas características e unha estrutura con moitos puntos comúns pero relativamente diferenciadas, constituíndo en conxunto o sistema ou eixe interior de maior dinámica secundaria en Galicia.

En 1996 sumaban un total de 253.930 habitantes (o 9.3% da poboación galega), mantendo unha tendencia media de densidade demográfica positiva desde 1981. Observando a súa evolución ao longo deste século, destaca unha gráfica moi regular nas dúas áreas, cun salto demográfico importante no censo de 1950, un relativo estancamento nos de 1960 e 1970 e un novo crecemento a partir de 1980. En total apreciamos que a área 1 duplica a súa poboación no século, mentres que a área 2 presenta un crecemento moito maior, case o 146% respecto a 1900.

Obviamente, estas cifras corresponden á influencia dos fortes crecementos dos seus núcleos centrais, Lugo e Ourense, pero son indicativas da dinámica interior citada, aínda que no lado negativo provocou un progresivo despoboamento das áreas rurais máis interiores e atrasadas, que expulsan habitantes novos atraídos polas maiores oportunidades de emprego das cidades.

Os indicadores económicos complementan a estrutura destas áreas e axudan a comprender a súa dinámica e estratexia productiva global, e así vemos que a maior dinámica da área 2 (núcleo Ourense) se corresponde cunhas taxas de ocupación moi diferentes ás da área 1 (núcleo Lugo).

Na área 2 o emprego agrícola é do 5.1% en 1996, mostrando unha importante redución con respecto a 1991, en que chegaba case ao 8% do total, encontrando unha evolu-

ción semellante deste sector na área 1, pasando do 15.3% ao 11.1% no mesmo período. O emprego industrial, sen embargo, permanece constante na área 1 (do 13.8% ao 13.7%), e redúcese nunhas poucas décimas na área 2 (do 17.7 ao 16.8%). Sumando o emprego industrial e o xerado pola construción, obtemos unhas porcentaxes de emprego no sector secundario de algo máis do 22% na área 1, que perde 2 puntos respecto a 1991, e do 27% na área 2, perdendo case 4 puntos. En contrapartida, as dúas áreas incrementan notablemente o sector servicios, alcanzando en 1996 un 66.7% e un 67.8% de ocupación, respectivamente.

Esta estrutura productiva semella indicar a especialización dos seus núcleos principais na prestación de servicios, tanto ás súas áreas próximas de influencia como aos municipios situados nun radio maior, tendo en conta a súa posición interior e o carácter rural do seu cotorno, pero tamén poderíamos estar ante unha forte absorción de poboación, xustamente dese entorno rural, que daría lugar como resultado a un certo sobredimensionamento dos servicios, o que en calquera caso non elimina a hipótese da especialización.

Para a análise da actividade empresarial utilizaremos os datos da Consellería de Economía (PEDEGA, Tomo I, 1998, cit), onde nos relativos á área 1 aparece un Excedente Bruto Empresarial máis ligado á explotación dos seus recursos endóxenos, o que se corresponde cunha forte interrelación entre o sector agrícola e a industria elaboradora de alimentación, mentres que esa relación semella moito máis reducida na área 2, onde o sector industrial aparece menos ligado aos recursos da zona.

Os resultados empresariais son notablemente elevados en ámbalas dúas áreas, aparecendo os máximos beneficios e a maior solvencia empresarial nos municipios da área 1. Unha distribución semellante mostran os datos cuantitativos do excedente bruto empresarial, moi alto ou alto no conxunto da área 1 (entre 100.000 e 267.000 ptas./habitante), e algo máis irregular na área 2 (moi alto en Ourense, alto en Monforte e medio-baixo nos outros municipios). Entre as dúas sumarían un mercado conxunto de potencial de gasto próximo aos 50.000 millóns de ptas.

En resumo, podemos definir o eixe interior que conforman estas dúas áreas económicas como un cotorno local dinámico, sustentado en parte na industria e no uso dos seus recursos endóxenos, pero ao mesmo tempo diversificado e con tendencia a unha terciarización madura, acompañado por resultados empresariais positivos, o que lle confire as características dunha zona con potencialidade de crecemento e de atracción de capital a medio prazo, contando como infraestructuras de equipamento económico con 7 parques empresariais.

En contraste, a súa dotación de infraestructuras é moi irregular e non contribúe correctamente á súa vertebración interior, nin tampouco á vertebración territorial do conxunto da eurorrexión.

Lugo e Ourense, como núcleos centrais destas dúas áreas, aparecen ben comunicados por estrada co principal sistema urbano da franxa atlántica e así mesmo co exterior, ao través das recentemente inauguradas autovías do Noroeste e das Rías Baixas, respectivamente, pero a conexión de Lugo con Sarria faise pola C-546, que continúa ata Monforte e resulta claramente desbordada polo tránsito actual. En menor medida, a comunicación entre Ourense e Celanova, que discorre pola N-540, precisaría unha ampliación de vías para axilizar a unión desta área.

Nos dous casos semella imprescindible unha vía de circunvalación, que, completando o trazado das autovías, permita un cómodo acceso dos municipios veciños aos núcleos centrais e ás propias autovías, descargando os centros urbanos do elevado número de vehículos de paso que en xeral non teñen outra alternativa para aqueles accesos.

Tamén nos dous casos a comunicación coa capital de Galicia, Santiago, precisa unha ampliación do seu nivel de tránsito, levándose a cabo actualmente pola N-547 desde Lugo, e pola N-525 desde Ourense, con graves problemas de trazado e de conxestión, que dificultan un cómodo acceso intermodal ao principal aeroporto de Galicia e ás comunicacións aéreas internacionais.

Nunha situación peor desde a perspectiva da vertebración externa e intermodal das áreas aparece o tránsito ferroviario, inexistente entre Lugo e Santiago e con tódolos problemas comúns ao ferrocarril galego, entre Ourense e Santiago, cun trazado difícil, escasa frecuencia e velocidade lenta, o que implica na realidade a infrautilización desta importante infraestructura, tanto para o tránsito de pasaxeiros coma de mercadorías dentro do espazo interior de Galicia.

SEGUNDO GRUPO: ÁREAS 3 e 4

Estas áreas presentan unha dinámica de vertebración estruturalmente semellante, pero con evidentes diferenzas na súa funcionalidade e significado territorial dentro da eurrrexión e nas súas estratexias internas de desenvolvemento.

No primeiro caso, co núcleo central en Santiago, estaríamos ante a recuperación dunha relación histórica de gran relevancia nos s. XV e XVI, que esmoreceu coa perda de importancia do porto de Noia, e que volveu aparentemente a restablecerse pola influencia do crecemento de Santiago e xa sen relación con aquelas instalacións portuarias, agora a penas relevantes para unha actividade marisqueira estacional. Neste momento, a estratexia de desenvolvemento desta área contribúe á vertebración das rías medias coa capital e mais co interior de Galicia.

O segundo caso pode semellar menos claro por incluír centros de crecemento dispersos e multifuncionais, relacionados con análoga intensidade con varios núcleos urbanos principais, pero significa obxectivamente unha estratexia de vertebración de varios municipios do interior, cun espectacular crecemento industrial na última década, e, sen embargo, con graves dificultades para establecer unha conexión axial consolidada a causa dunha inadecuada e indefinida dotación de infraestructuras, responsable ademais entre outros motivos, da recesión e o abandono demográfico de gran parte do interior da provincia de Pontevedra.

A área 3 integra os municipios de Santiago, Ames, Brión, Rois, Noia, Outes e Muros, podendo estenderse ata Fisterra uníndose na vertebración costeira á área 6. En 1996 sumaba un total de 153.336 habitantes (o 5.6% da poboación galega), cunha alta taxa de densidade, superior aos 150 habitantes/km², que pode estar orixinada pola extensión da influencia demográfica de Santiago.

Na súa evolución ao longo do século observamos un crecemento espectacular no censo de 1970, seguida dunha forte caída no en 1980 e unha lenta recuperación a partir dese censo. En todo o período apréciase un incremento demográfico do 118%, que por lóxica corresponde en gran medida á citada expansión de Santiago como capital de Galicia, sobre todo nas dúas últimas décadas.

Os indicadores económicos mostran, como era de esperar, unha elevada taxa de poboación ocupada no sector servizos (un 60.3%), pero tamén en paralelo outra taxa relativamente alta de ocupación agraria, en consecuencia coa súa situación interior (un 10.7%), e taxas medias de emprego conxunto industrial e na construción (un 27.8%).

A análise da actividade empresarial mostra un excedente bruto bastante ligado á explotación dos recursos endóxenos, o que se corresponde cunha industria agropecuaria de certa relevancia nos municipios próximos a Santiago. Pola súa parte, os resultados e a solvencia empresarial son positivos en toda a área, e a xeografía dos datos cuantitativos concentra neses mesmos municipios os maiores excedentes (entre 100.000 e 267.000 ptas./habitante), e os medios-baixos nos municipios costeiros. O seu mercado de potencial de gasto aproxímase aos 29.500 millóns de ptas.

En resumo, esta área pode caracterizarse como un cotorno local tanto máis dinámico canto máis próximo ao núcleo central, pero con indubidables expectativas de crecemento, partindo dun núcleo situado dentro do eixe do sistema principal de cidades da eurrrexión, que ademais é a capital de Galicia e dispón dun patrimonio histórico excepcional, unindo unha zona costeira de singular potencial turístico a través dun corredor rural cun desenvolvemento sustentado na interrelación agropecuaria, e contando como infraestructura de equipamento económico cun parque empresarial en Tambre de 652.000 m² de superficie industrial.

Como consecuencia, o núcleo central, Santiago, concentra unha importante dotación de infraestructuras cun elevado índice de intermodalidade. A autoestrada A-9, que a une con Coruña e Ferrol cara ó norte e con Vigo e Porto cara ó sur, rodea a cidade polo leste con tres accesos, un deles con enlace ao aeroporto internacional e outro á estación de ferrocarril pola que discorren as liñas Vigo-Coruña e Ourense-Coruña. Con todo, a comunicación occidental con Noia e Muros, os extremos desta área económica, segue primeiro a C-543 e despois a C-550, amplamente desbordadas de tránsito debido á conxunción das interrelacións laborais e industriais ao longo deste corredor. E recordemos que o mesmo se pode dicir da conexión sudoriental, con Lugo e Ourense, tal e como foi exposto na análise desas áreas, polo que debemos concluír unha inadecuada vertebración das comunicacións desta área como conxunto.

Pola súa parte, a área 4 constitúe un caso bastante singular en Galicia, que une varias dinámicas puntuais de crecemento interior, espontáneo nuns casos e con fortes apoios institucionais noutros, cunha feble articulación interna e interrelacións multixeográficas que dificultan a definición da súa estratexia global, aínda que permiten apuntar algúns trazos das súas expectativas de futuro a medio prazo.

Integra os municipios de Pontevedra, Cotobade, Cerdedo, Forcarei, Lalín, Silleda, Agolada, Antas, Monterroso e Guntín, uníndose en Lugo coa área 1 e vertebrando así a conexión diagonal entre a costa e o interior.

En 1996 sumaba 133.624 habitantes (cerca do 5% da poboación total de Galicia), cunha baixa densidade demográfica, en torno aos 60 habitantes/km², se exceptuamos o municipio de Pontevedra. Na súa evolución observamos un lento crecemento cunha moi leve caída no censo de 1970, continuando despois coa mesma tendencia. Entre 1900 e 1996 aumenta a súa poboación nun 43.3%.

Os indicadores económicos mostran a taxa máis elevada de emprego agrícola de tódalas áreas estudadas (o 15%), que se corresponde coa súa xeografía rural pero en claro descenso desde 1991, en que alcanzaba case o 30%, e ao mesmo tempo taxas medias de ocupación industrial e na construción, que suman en conxunto un 28.2% do seu emprego total, cun lixeiro incremento na industria e un descenso de case tres puntos na construción, o que dá unha idea da heteroxeneidade económica desta área, cunha importante dinámica de asentamentos puntuais localizados na comarca do Deza, en parte autóctonos e noutra parte subvencionados (como é caso de Silleda), pero escasamente articulados con respecto a algún núcleo central. A relación máis funcional destes asentamentos podería darse con Santiago, pero a administrativa de notable peso é con Pontevedra como capital da provincia.

A actividade empresarial aparece relativamente ligada á explotación dos recursos endóxenos, mentres que os resultados empresariais confirman de novo a diversidade de situacións económicas ao longo da área. Pontevedra e Lalín concentran os máximos beneficios e solvencia das empresas, e igualmente son municipios onde o excedente bruto por habitante é alto ou moi alto, a carón de Cotobade, Cerdedo, Forcarei e Monterroso, con excedentes empresariais baixos (entre 15.600 e 100.000 ptas./hab), os de Agolada, Antas e Guntín, con excedentes moi baixos (menores das 15.600 ptas./hab). O seu mercado de gasto potencial, sen embargo, é dos máis altos, case 28.400 millóns de pts, o que indica unha elevada renda familiar dispoñible nos municipios industriais e de servizos, e non demasiado baixa nos agrícolas.

En resume, esta área caracteriza un cotorno local diverso, sen unha articulación funcional-económica definida, que dificulta a aparición de complementariedades e externalidades de conxunto, pero con centros dinámicos que poderían influír no crecemento dos outros municipios da área unha vez que encontre a resposta adecuada á súa estratexia de desenvolvemento e interdependencia, contando cunhas infraestructuras de equipamento económico de 6 parques empresariais, cinco deles na comarca do Deza.

En parte como causa, pero tamén como efecto, a súa dotación de infraestructuras é das máis febles. Aparece comunicada desde Pontevedra ata Cerdedo pola N-541, de aí a

Silleda pola provincial PO-201, de Silleda a Lalín pola N-525, e de Lalín a Monterroso e Guntín pola N-640, sendo esta última a única que podería considerarse algo adecuada á demanda de tránsito actual, acabando en Lugo.

Obxectivamente, constitúe a vía natural de enlace entre as Rías Baixas (Pontevedra) e Lugo, que polas citadas deficiencias infraestructurais resulta máis cómoda (aínda que percorrendo unha maior distancia), pola autoestrada A-9 ata Betanzos e despois pola autovía do Noroeste cara ó sur. Como vía interior de unión, facilitaría o acceso da diagonal rural sudoeste-nordeste, establecendo unha importante vertebración interna entre a área 2, por un longo corredor industrial-rural cara ós portos de Marín e de Vigo, facilitando esa alternativa intermodal tamén como vertebración externa para os produtos dos municipios interiores.

TERCEIRO GRUPO: ÁREAS 5 e 6

Con estas dúas áreas complétase a vertebración de toda a costa norte de Galicia, desde Fisterra ata Ribadeo, no límite coa Comunidade de Asturias, con dinámicas moi diferentes en canto ao uso dos recursos naturais (agricultura e pesca con notable relevancia nos dous casos), e ás súas actividades industrial e de servizos.

Cómpre subliñar en todo caso, como xa foi comentado, que en rigor estas dúas áreas significan a extensión axial costeira, cara ó leste e oeste, da grande área metropolitana Coruña-Ferrol, que no conxunto da eurorrexión se sitúa no extremo norte do seu sistema principal de cidades, cunha dinámica de desenvolvemento específica, xa citada no segundo subapartado deste capítulo, centrada na conexión cara ó sur coas outras dúas grandes áreas metropolitanas de Vigo e Porto, a través do eixe fundamental de comunicación da autoestrada A-9.

Aquí, e desde a perspectiva de análise da vertebración interior, obviando a citada unión principal das áreas metropolitanas, o que nos interesa destacar é o papel emerxente dos dous eixes costeiros, que se corresponden coas áreas de análise territorial establecidas para o seu estudo e con semellantes problemas de dotación de infraestructuras.

A que denominamos área 5 integra os municipios de Ribadeo, Barreiros, Foz, Burela, Cervo, Xove, Viveiro, O Vicedo, Ortigueira, Cariño, Cedeira, Valdoviño, Narón, Neda, Fene, Ares, Mugaros e Ferrol.

En 1996 sumaba 216.304 habitantes (o 7.9% da poboación de Galicia), cunha evolución ao longo deste século de limitado e lento crecemento en comparación coas outras áreas estudadas, a penas un 80% da súa poboación total desde 1900, que ademais semella estancado nesta última década, pero presentando sen embargo, unha zona de máxima densidade demográfica (>180 habitantes/km²), arredor do núcleo central de Ferrol, e varias de alta densidade (entre 100 e 180 hab/km²), nos municipios de Cariño, Ortigueira e Viveiro, o que denota unha situación certamente heteroxénea, pero ao mesmo tempo confusa respecto ás súas expectativas de futuro.

Os indicadores económicos mostran a diversidade sectorial e a dinámica singular desta área, que, sustentando unha parte dos seus ingresos na agricultura e na pesca, sectores que ocupaban o 13% da poboación en 1996, cun descenso de 2 puntos con respecto a 1991, presenta a carón a segunda taxa de emprego industrial máis alta das áreas estudadas, cun 25.1% de ocupados, mantendo a mesma taxa de 1991, e pasando ao

33.3% se lle agregamos a construción como totalidade do sector secundario, e no outro canto, unha taxa de terciarización media, con case o 54% de emprego nos servizos, o que pode explicarse por non integrar un núcleo central capital de provincia (onde se concentran habitualmente a maioría dos servizos), e pola influencia das zonas industriais do Ferrol e San Cibrao.

En correspondencia co peso das actividades primarias, unha parte considerable do excedente bruto empresarial aparece ligado aos recursos endóxenos, e agás o municipio do O Vicedo, toda a área mostra unha alta solvencia empresarial e beneficios positivos, con varios puntos de máximo en Ferrol e San Cibrao, que reunen así mesmo o maior excedente bruto empresarial (superior a 267.000 ptas./habitante) e niveis altos (entre 100.000 e 267.000 ptas./hab) en practicamente tódolos demais municipios. O seu mercado presenta un alto potencial de gasto con case 41.500 millóns de ptas., o que indica unha elevada renda familiar dispoñible.

En resumo, a área 5 constitúe un eixe costeiro dinámico, cunha economía sustentada en importantes complexos industriais (aínda que o de San Cibrao teña unhas características moi próximas ás dunha industria de enclave), pero ao mesmo tempo na utilización dos seus recursos endóxenos, especialmente a pesca que conta coas poderosas flotas e instalacións industriais complementarias de Burela, Viveiro e Foz, o que, unido ao seu potencial turístico, a converte nun cotorno local de claro desenvolvemento endógeno, cunha boa vertebración funcional e unha estratexia diversificada que tamén a define como unha zona de atracción de capital xa a curto e medio prazo, contando cunhas infraestructuras de equipamento económico de 3 parques empresariais.

No reverso encontramos unha moi feble e insuficiente dotación de infraestructuras que acentúa a súa perifericidade e limita a súa capacidade de crecemento. A comunicación principal e case única é a estrada N-642 desde Ribadeo ata San Cibrao, que continúa ata Ferrol xa como C-642, notablemente desbordada polo tránsito local e cun trazado moi inseguro en varios tramos. Esta situación dificulta a súa vertebración interna, pero moito máis a externa, que se encontra en Ferrol coa autoestrada sen rematar ata Coruña, cun importante funil para acceder ao corredor principal do sistema de cidades atlánticas e sobre todo ao aeroporto internacional de Santiago. Algo semellante sucede na conexión coa capital da provincia, Lugo, realizada desde Foz a través da N-634 e practicamente sen alternativa para os outros municipios máis occidentais.

A unión con Asturias e a costa cantábrica discorre pola mesma N-634, pero coa opción alternativa dun ferrocarril de vía estreita que chega ata o País Vasco e a fronteira

francesa, moito máis usado como comunicación de proximidades, aínda que necesitado dunha importante modernización e de trazado inseguro, que impide unha velocidade media razoable e sen a penas uso como transporte de mercadorías.

Pola súa parte, a denominada área 6 está integrada polos municipios da Coruña, Arteixo, Culleredo, Laracha, Carballo, Malpica, Cabana, Ponteceso, Coristanco, Laxe, Vimianzo, Camariñas, Muxía, Cee, Corcubión e Fisterra, enlazando cara ó sur con Muros e a área 3.

En 1996 sumaba 392.547 habitantes (o 14.4% da poboación total de Galicia), aínda que a maior parte corresponde ao seu núcleo central, A Coruña, que determina en lóxica, a dinámica demográfica da área. A súa evolución desde principios de século mostra un crecemento continuado, con especial incidencia nos censos de 1960 e 1981, e cun saldo final do 183% na súa poboación de dereito desde 1900 ata 1996.

Os indicadores económicos mostran un cambio importante nestes últimos anos nas taxas de emprego agrícola-pesqueiro e no sector da construción, que se reducen de forma considerable desde 1991, do 10.2% ao 7.6%, e do 14.2% ao 10.7%, respectivamente, a carón dun forte aumento da terciarización que alcanza en 1996 o 60.7% da ocupación no sector servicios, fronte ao 55.5% en 1991, e mantendo o emprego industrial nunha taxa próxima ao 21% no mesmo período. Aquí aparece de forma evidente a influencia da cidade da Coruña como núcleo industrial, pero sobre todo concentrando a oferta de servicios.

Como área rural-costeira ten unha actividade empresarial moi ligada á explotación dos seus recursos endóxenos, con varios municipios que presentan unha situación de máximo beneficio e tamén máxima solvencia empresarial, en Coruña, Arteixo, Carballo, Camariñas, Muxía e Fisterra. Igualmente mostra valores de excedente empresarial moi altos e altos en máis da metade dos municipios, e o seu mercado de gasto potencial é con gran diferenza o máis elevado de tódalas áreas, superando os 81.300 millóns de ptas., o que indica unha renda familiar media elevada, por canto o sesgo á alza da Coruña non xustificaría unha capacidade de gasto tan alta en xeral.

En resumo, esta área aparece como un eixe costeiro cunha dinámica moi condicionada polo seu núcleo central, A Coruña, que concentra as zonas industriais nos municipios máis próximos a ela, pero con potencialidade e recursos endóxenos que conforman un cotorno difuso, con necesidade de definir unha estratexia autóctona, complementaria e interdependente, pero non condicionada pola dinámica do núcleo, e con expecta-

tivas de atracción de capital industrial e de servicios, sobre todo no sector turístico, á globalidade da área, con 5 parques empresariais como infraestructuras de equipamento económico.

Probablemente o maior atranco a ese desenvolvemento autónomo radique na febleza da dotación de infraestructuras na súa metade occidental, que dificulta notablemente a súa vertebración e crecemento. A Coruña, como extremo do principal sistema de cidades da eurorrexión e pola súa propia dinámica interna, concentra unha terminal da autoestrada A-9, outra da autovía do Noroeste e o mesmo no ferrocarril a Madrid, ademais dun aeroporto de tránsito nacional e unha das tres instalacións portuarias máis importantes da eurorrexión.

Internamente, Carballo está comunicado pola autoestrada A-55 coa Coruña, pero o resto dos municipios occidentais unicamente contan coa vía provincial C-552 ata Fisterra, moi saturada de tránsito e á que deben acceder por vías comarcais e locais de escasa capacidade para o intenso paso de vehículos pesados que as utilizan. Non existe comunicación ferroviaria por esa costa e a unión co interior de Galicia sen pasar por Coruña debe facerse desde Vimianzo cara a Santiago a través da C-545, ou pola costa tamén cara a Santiago, por Muros e Noia.

CUARTO GRUPO: ÁREA 7

Esta área, xunto coa metropolitana de Vigo, configura unha dinámica de influencia que se estende concéntricamente a partir dun núcleo central, con análogo esquema de interdependencia funcional, pero con obvias diferencias de tamaño e estrutura que se traducen en ritmos e formas específicas de crecemento.

A área 7 integra á maioría dos municipios da ría da Arousa, concretamente á Illa da Arousa, Vilanova, Caldas, Vilagarcía, Catoira, Rianxo, Boiro, Pobra do Caramiñal e Ribeira.

En 1996 sumaban 128.354 habitantes (o 4.7% da poboación galega). A súa evolución expresa un crecemento continuado e importante, con especial intensidade a partir do censo de 1981, mostrando un resultado final do 115% de incremento entre 1900 e 1996.

Os indicadores económicos mostran unha estrutura de actividades diversificada pero moi estable, arredor do uso dos recursos agrícolas e pesqueiros e da súa elaboración industrial, aínda que no caso de Vilagarcía as manufacturas abranguen unha variedade maior de ramas de actividade. Observamos así unhas taxas moi altas de emprego no sector agrícola-pesqueiro, que, ademais e a diferenza de tódalas demais áreas económicas, creceu levemente desde 1991, pasando do 22.3% ao 23% en 1996, pero tamén con taxas altas de ocupación industrial que se mantén arredor do 23%, e un notable crecemento da terciarización que pasa do 39% ao 42.6% no emprego do sector servicios nese mesmo período, en certa medida concentrado na cidade de Vilagarcía como núcleo central e difusor da área.

A análise da actividade empresarial confirma esa estrutura, mostrando un excedente bruto moi ligado á explotación dos recursos endóxenos, con máximo beneficio empresarial en tres municipios (Vilagarcía, Boiro e a Poba), e toda a área con beneficios positivos. O mesmo sucede co excedente empresarial por habitante, que volve a ser moi alto nos municipios citados (máis de 267.000 pts/habitante), e alto en tódolos demais (entre 100.000 e 267.000 ptas./hab.), cunha tendencia crecente desde 1993. O seu mercado de gasto potencial alcanza os 24.600 millóns de pesetas, o que indica igualmente unha elevada renda familiar dispoñible, común por outra parte á maioría dos municipios das Rías Baixas.

En resumo, esta é unha área próspera de moi notable e consolidada dinámica, fundamentada no uso dos seus recursos endóxenos, pero ao mesmo tempo cunha elevada e cre-

cente diversidade industrial no seu núcleo central, Vilagarcía, que se sitúa así como unha cidade media difusora e orientadora dun desenvolvemento estable e vertebrado, conformando unhas características idóneas para a atracción de capital industrial e de servizos, en especial na actividade turística, contando con catro parques empresariais como infraestrutura de equipamento económico.

A nada lóxica contrapartida a esta situación é a súa feble e inadecuada dotación de infraestructuras, que non favorece nin a interrelación funcional, nin a aparición de externalidades e economías de escala, que podían esperarse da notable complementariedade funcional dentro da área. Por razóns que ignoramos, Vilagarcía quedou relativamente afastada do trazado da A-9, á que debe acceder pola N-640, con graves problemas de saturación e trazado. Unha situación semellante encontramos coa vía rápida que une Ribeira con Catoira, importante conexión vertebradora, que, sen embargo, remata xusto aí, faltando a lóxica continuidade ata Vilagarcía e mesmo ata a autoestrada A-9, á que se chega por unha estrada provincial de trazado montañoso e difícil.

Sendo o porto de Vilagarcía de interese xeral e tendo posibilidades de incrementar a súa capacidade a curto prazo, non dispón de accesos adecuados para o tránsito pesado, xa non para mercadorías procedentes do interior de Galicia, senón mesmamente dos municipios veciños. E contando cunha estación de ferrocarril da liña Vigo-Coruña, potencial factor de vertebración e comercio para toda a área, a penas resulta utilizada polas dificultades de acceso, precisando de forma urxente unha vía de circunvalación para unir os municipios da banda norte da ría coas súas instalacións portuarias e ferroviarias, e dela mesma coa autoestrada A-9, completando así a súa vertebración interior e exterior ao mesmo tempo.

QUINTO GRUPO: ÁREA 8

No que respecta á área 8, podemos dicir que como área metropolitana constitúe un claro prototipo de zona de influencia concéntrica, que, partindo da cidade de Vigo como núcleo central, podería chegar a estenderse polo norte ata Pontevedra e polo sur ata o Miño, aínda que por razóns obvias de funcionalidade para este informe a limitaremos aos municipios de Vigo, Mos, Redondela, Porriño, Nigrán, Baiona, Gondomar e Tui.

En 1996 sumaba 398.017 habitantes (o 14.5% da poboación total de Galicia), e observando a súa evolución ao longo do século vemos unha curva tendencial de espectacular crecemento a partir de 1970, sendo a área que mostra o maior diferencial de poboación desde principios de século, cun aumento do 417% entre 1900 e 1996.

Como é lóxico esa cifra corresponde á influencia do seu núcleo central, Vigo, que marca a dinámica de atracción e crecemento demográfico de toda a área, pero sen que esa dinámica supoña un efecto de abandono e despoboación do seu cotorno, que, moi pola contra, se beneficia da súa atracción, conformando un amplo espacio territorial de elevada densidade nas tres rías baixas ata o Miño, e con especial incidencia na área delimitada no noso estudo, que presenta un máximo crecemento da súa densidade de poboación entre 1981 e 1996, superior ao 5.1%.

Os indicadores económicos expresan esa situación dentro dun certo proceso de reestructuración sectorial nos últimos cinco anos, en que se acentúa a terciarización, cun 60.4% do emprego, á custa dunha leve perda de peso porcentual na industria, que aínda así presenta as taxas de ocupación máis altas de Galicia, pasando do 29.3% ao 27.4%, fronte a só un 4.3% na agricultura e pesca, a pesar da singular relevancia histórica desta última actividade en toda a área, e de que o valor agregado total por habitante siga relacionado en gran medida con seus recursos endóxenos.

En consecuencia, varios municipios da área mostran os valores máximos de beneficio empresarial e toda a área presenta unha solvencia empresarial positiva. O mesmo aparece coas cifras do excedente bruto empresarial por habitante, onde aparecen as cifras máis altas en toda a área (superiores ás 267.000 ptas./hab.), e con crecementsos positivos nos últimos anos. Por último, o seu mercado de gasto potencial ascende a 70.340 millóns de ptas., o que indica unha das máis elevadas rendas familiares dispoñibles de Galicia.

En resumo, esta é unha área singularmente dinámica, sustentada nunha gran diversidade de actividades económicas, sobre as que destaca a rama de material de transporte

e auxiliares (debido á situación da empresa Citroën na Zona Franca de Vigo), con notable proxección en sentido concéntrico e que supón un tipo de atracción de capital zonal, con aparentes equibeneficios en todo o seu cotorno, e con externalidades positivas e economías de escala que afectarían a toda a área como espacio global de atracción de capital, contando ademais con catro parques empresariais como infraestrutura de equipamento económico.

Sen embargo, unha vez máis a súa dotación de infraestructuras non se corresponde coa súa dinámica nin coas súas necesidades, mostrando importantes desequilibrios e feblezas, en certa medida insólitas nunha área desta relevancia económica, pero que poden explicarse pola rapidez do crecemento de Vigo a partir da década dos 60, sen un modelo de urbanización definido que incidiu negativamente na posterior situación das infraestructuras.

A súa vertebración externa semella aceptable, sendo termo da autovía das Rías Baixas que a enlaza con Madrid e ás vías de comunicación europeas, e ligada ao IP-1 portugués a través dunha confusa conexión coa citada autovía no extremo do municipio, e internamente e cara ó sur é termo tamén da autoestrada A-9 que comunica o núcleo de Vigo con Coruña e Ferrol. Conta igualmente cunhas instalacións portuarias de primeira orde na actividade pesqueira e mais no tráfego de mercadorías, un aeroporto recentemente modernizado para o tránsito nacional e unha terminal do ferrocarril que enlaza o núcleo con Madrid e Barcelona.

Con todo, estas infraestructuras ven reducido o seu efecto vertebrador e potenciador do desenvolvemento a causa da súa confusa accesibilidade. O intenso tránsito de paso de vehículos pesados por diferentes arredores da cidade, tanto en relación coas instalacións portuarias coma do ferrocarril ou do aeroporto, usando unha desviación da A-9 sen enlace directo á autovía, converte certos traxectos en caravanas permanentes, xera perigosidade en espazos de expansión natural da cidade e dificultan o seu crecemento.

ANEXO 1

Cadros de características das áreas

Cadro XIII Dinámica da poboación grupo I

a. Evolución século XX

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	1996
ÁREA 1	51.673	63.838	56.449	60.047	73.421	85.790	88.211	88.243	97.953	106.623	108.456
ÁREA 2	64.045	65.838	67.405	76.514	92.856	117.580	121.750	126.848	142.948	151.225	149.128

b. Evolución 1991 - 1998

	Habitantes de dereito			Tasas anuais (%)		
	1991	1996	1998	91-96	96-98	91-98
ÁREA 1	106.623	108.456	109.671	0,34	0,56	0,40
ÁREA 2	145.474	149.128	150.864	0,50	0,58	0,52

Cadro XIV Indicadores Económicos Grupo I

a. Poboación ocupada por ramas de actividade económica

	Agricultura		Pesca		Industria		Cconstrucción		Comercio		Outros servicios	
	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996
ÁREA 1	15,3	11,1	-	0,1	13,8	13,7	9,9	8,4	19,8	13,7	41,2	53,0
ÁREA 2	7,9	5,1	-	0,3	18,0	17,0	13,0	10,1	20,2	13,4	41,2	54,4

b. Indicadores socioeconómicos

	Oficinas Bancarias	Actividades Industriais maioristas	Actividades comerciais minoristas	Actividades comerciais e bares	Actividades restauración
ÁREA 1	102	1.624	589	2.516	1.037
ÁREA 2	166	2.158	697	3.752	1.359

c. Mercado potencial

	Poboación 1996	Gasto por habitante (ptas.)	Mercado potencial (mill. Ptas.)
ÁREA 1	108.456	202.199	21.930
ÁREA 2	149.128	181.878	27.123

CADRO XV Dinámica da poboación grupo II

a. Evolución século XX

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	1996
ÁREA 3	70.770	72.434	75.421	89.103	104.611	121.962	112.411	175.819	149.312	159.488	153.336
ÁREA 4	93.157	97.306	103.842	108.190	115.883	122.698	123.862	119.649	128.071	135.346	133.624

b. Evolución 1991 - 1998

	Habitantes de dereito			Tasas anuais (%)		
	1991	1996	1998	91-96	96-98	91-98
ÁREA 3	145.257	153.336	153.619	1,09	0,09	0,80
ÁREA 4	134.003	133.624	131.321	-0,06	-0,87	-0,29

Cadro XVI Indicadores Económicos Grupo II

a. Poboación ocupada por ramas de actividade económica

	Agricultura		Pesca		Industria		Cconstrucción		Comercio		Outros servicios	
	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996
ÁREA 3	10,7	12,1	-	7,6	15,4	16,6	13,6	14,0	19,0	11,2	41,3	38,4
ÁREA 4	22,9	15,0	-	1,6	14,1	15,4	15,6	12,8	15,4	11,5	32,1	43,8

b. Indicadores socioeconómicos

	Oficinas Bancarias	Actividades Industriais maioristas	Actividades comerciais minoristas	Actividades comerciais e bares	Actividades restauración
ÁREA 3	149	1.708	571	3.598	1.510
ÁREA 4	123	1.657	430	2.689	1.097

c. Mercado potencial

	Poboación 1996	Gasto por habitante (ptas.)	Mercado potencial (mill. Ptas.)
ÁREA 3	153.336	191.846	29.417
ÁREA 4	133.624	212.251	28.362

CADRO XVII Dinámica da poboación grupo III

a. Evolución século XX

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	1996
ÁREA 5	120.168	134.419	135.831	146.607	181.552	197.646	195.602	209.050	219.855	211.809	216.304
ÁREA 6	138.802	145.546	162.402	181.347	22.481	259.655	304.241	320.894	369.009	388.345	392.547

b. Evolución 1991 - 1998

	Habitantes de dereito			Tasas anuais (%)		
	1991	1996	1998	91-96	96-98	91-98
ÁREA 5	218.967	216.304	215.321	-0,24	-0,23	-0,24
ÁREA 6	389.620	392.547	390.789	0,15	-0,22	0,04

Cadro XVIII Indicadores Económicos Grupo III

a. Poboación ocupada por ramas de actividade económica

	Agricultura		Pesca		Industria		Cconstrucción		Comercio		Outros servicios	
	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996
ÁREA 5	15,3	7,0	-	6,0	25,0	25,1	11,5	8,2	16,6	12,1	31,6	41,6
ÁREA 6	10,2	4,4	-	3,2	20,1	21,1	14,2	10,7	20,1	13,1	35,4	47,6

b. Indicadores socioeconómicos

	Oficinas Bancarias	Actividades Industriais maioristas	Actividades comerciais minoristas	Actividades comerciais e bares	Actividades restauración
ÁREA 5	169	2.467	764	4.555	1.952
ÁREA 6	342	5.491	1.984	8.340	3.603

c. Mercado potencial

	Poboación 1996	Gasto por habitante (ptas.)	Mercado potencial (mill. Ptas.)
ÁREA 5	216.304	191.846	41.497
ÁREA 6	395.773	205.622	81.380

CADRO XIX Dinámica da poboación grupos IV e V

a. Evolución século XX

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	1996
ÁREA 7	59.538	65.539	76.397	81.732	89.724	94.114	96.328	103.212	117.715	120.882	128.354
ÁREA 8	76.997	99.049	114.233	128.141	155.667	210.373	216.736	278.713	359.567	383.792	398.017

b. Evolución 1991 - 1998

	Habitantes de dereito			Tasas anuais (%)		
	1991	1996	1998	91-96	96-98	91-98
ÁREA 7	126.245	128.354	128.329	0,33	-0,01	0,23
ÁREA 8	382.830	398.017	394.205	0,78	-0,48	0,42

Cadro XX Indicadores Económicos Grupos IV e V

a. Poboación ocupada por ramas de actividade económica

	Agricultura		Pesca		Industria		Cconstrucción		Comercio		Outros servicios	
	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996	1991	1996
ÁREA 7	22,3	4,2	-	18,8	23,5	23,2	15,1	11,2	14,9	12,0	24,1	30,6
ÁREA 8	5,2	0,9	-	3,4	29,3	27,4	10,8	7,9	20,8	15,5	33,9	44,9

b. Indicadores socioeconómicos

	Oficinas Bancarias	Actividades Industriais maioristas	Actividades comerciais minoristas	Actividades comerciais e bares	Actividades restauración
ÁREA 7	111	1.475	382	2.615	946
ÁREA 8	336	4.509	2.201	6.974	2.795

c. Mercado potencial

	Poboación 1996	Gasto por habitante (ptas.)	Mercado potencial (mill. Ptas.)
ÁREA 7	128.354	191.398	24.567
ÁREA 8	398.017	176.727	70.340

NORTE DE PORTUGAL

A definición de funcionalidades e homogeneidades territoriais com a finalidade de dividir o territorio, obviando delimitacións formais de carácter administrativo, non é un exercicio fácil nem isento de certos niveis de subjectividade. A análise rigorosa do territorio implica a utilización de criterios de partición do mesmo que reduzam à mínima expresión os referidos niveis de subjectividade e, simultaneamente, definam áreas de análise consistentes do punto de vista territorial, funcional e económico e social.

A división do territorio da Região Norte utilizando dados demográficos e de emprego, através da delimitación de bacias de emprego, cremos que pode permitir eliminar ambigüidades e falta de criterio no diagnóstico territorial, ao conformar territorios autónomos em termos de deslocações de trabalhadores (principal causa de geração de tránsito em espaços de dimensão limitada). Evidentemente, estamos conscientes de que as deslocações por motivos laborais non é o único criterio que deve orientar a repartición territorial, por isso consideramos que dados de outra natureza que sustentem criterios distintos devem ser utilizados para complementar a análise. Por isso, o nosso ponto de partida consistirá em dividir o territorio em espaços multi-concelhios, denominados bacias de emprego, aplicando, a continuación, outros criterios de repartición/agregación territorial a fim de delimitar as áreas de análise objecto que vão servir de instrumento para justificar a vertebración interna do territorio.

A utilização das bacias de emprego como instrumentos de caracterización territorial permite a identificação de espaços com um elevado grau de homogeneidade e, inclusivamente, de autonomia do ponto de vista do mercado de trabalho. Portanto, a justificação para a sua utilização reside, dum lado, no seu poder explicativo do funcionamento do mercado de trabalho e, doutro lado, na sua capacidade de organização do espaço para o estudo de fenómenos de natureza sociológica, demográfica e económica.

O trabalho que nos vai servir de base para a utilização do criterio das bacias de emprego é um paper intitulado "Bacias de emprego em Portugal Continental" realizado por António E. Pereira em 1997, o qual partindo de informação censitária sobre deslocações pendulares, estabelece, segundo um método de classificação hierárquica (formação de clusters), uma partición do territorio Continental Português em quarenta zonas ou bacias de emprego. A fonte de informação fundamental para a realização do estudo em causa procede do Recenseamento da População de 1991, último documento de sistematização de dados demográficos e de emprego registados no país. A informação de base consiste no cruzamento da variável local de residência com a variável local de exercicio

da actividade profissional. Os resultados obtidos a partir desse cruzamento são elucidativos das deslocações pendulares de activos empregados (casa-trabalho). A unidade territorial utilizada no estudo é o concelho, portanto as bacias de emprego serão constituídas, deste modo, por agrupamentos de concelhos.

Algumas questões metodológicas prévias:

O ponto de partida consiste no cálculo de uma matriz de fluxos pendulares inter-concelhia (concelho de residência-concelho de exercício da actividade). O passo seguinte consiste em transformar essa matriz de fluxos pendulares numa matriz de intensidade de ligação (ou matriz de proximidade) entre concelhos, utilizando a seguinte expressão:

onde os fluxos pendulares entre A e B estão constituídos pelo conjunto de pessoas que, residindo num dos concelhos, exerce a sua actividade profissional no outro; e onde e designam a população residente empregada de cada um dos concelhos, isto é, o conjunto dos indivíduos residentes, respectivamente em A e em B, que exercem uma actividade profissional (independentemente do concelho onde a exercem). A expressão anterior, indicativa da intensidade de ligação entre dois concelhos, permite conhecer a percentagem de residentes empregados que se deslocam, de forma pendular, entre dois concelhos.

$$\text{Intensidade de ligação}_{A,B} = \frac{\text{Fluxos pendulares entre A e B}}{PRE_A + PRE_B} * 100$$

O seguinte passo, depois de ter construída a matriz de intensidade de ligação (ou de proximidade), consiste na formação de grupos de concelhos (clusters) seguindo um processo hierárquico aglomerativo, com a finalidade de que no fim do processo pudessem ser identificados como bacias de emprego. A construção dos clusters é um processo interactivo, de forma que em cada iteração é agrupado o par (concelho com concelho, cluster de concelhos com cluster de concelhos, ou ainda concelho com cluster de concelhos) que apresente maiores valores no indicador de intensidade de ligação. Uma vez agrupado o par, este passa a ser considerado como uma unidade territorial única (cluster).

Evidentemente, dado que o objectivo último deste processo analítico é a identificação de bacias de emprego, os clusters de concelhos foram sujeitos a determinadas restrições. A primeira delas prende-se com a necessidade de existir continuidade territorial inter-concelhia, enquanto que a segunda restrição tenta controlar a dimensão das bacias de emprego que progressivamente vão sendo criadas. Este segundo aspecto é especial-

mente importante, dado que para que uma bacia de emprego tenha interesse efectivo deverá ter uma determinada dimensão crítica mínima, devendo simultaneamente, evitar a constituição de bacias extremadamente grandes sob pena de estar a agrupar unidades territoriais com características heterogéneas.

Apresentação de resultados:

O estudo realizado, utilizando a metodologia descrita, divide o território português do continente em 40 bacias de emprego. Relativamente ao que se entende por região Norte (área de influência administrativa da CCRN) a partição do espaço se realiza em 13 bacias diferentes, ainda que existem duas bacias adicionais que estão constituídas tanto por concelhos da NUT II Norte como da NUT II Centro. As bacias de emprego, definidas através do processo de clusterização, podem ser identificadas através de números, de maneira que cada uma delas está composta pelos seguintes concelhos:

- I. Caminha, Esposende, Melgaço, Monção, Paredes de Coura, Ponte de Lima, Valença, Viana do Castelo e Vila Nova de Cerveira;
- II. Amares, Barcelos, Braga e Vila Verde;
- III. Guimarães, Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão;
- IV. Póvoa de Varzim e Vila do Conde;
- V. Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia;
- VI. Lousada, Paços de Ferreira, Paredes e Penafiel;
- VII. Boticas, Chaves, Murça, Valpaços e Vila Pouca de Aguiar;
- VIII. Alijó, Armamar, Baião, Lamego, Mesão Frio, Peso da Regúia, Resende, Sabrosa, Santa Marta de Penaguião, Tabuaço, Tarouca e Vila Real;
- IX. Bragança, Carraceda de Ansiães, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Vila Flor e Vinhais;
- X. Arcos de Valdevez, Montalegre, Ponte da Barca, Póvoa de Lanhoso, Terras de Bouro e Vieira do Minho;

XI. Arouca, Castelo de Paiva, Cinfães, Espinho, Feira, Oliveira de Azemeis, Ovar, São João da Madeira e Vale do Cambra;

XII. Amarante, Fafe, Felgueiras e Marco de Canavezes;

XIII. Mondím de Basto, Celerico de Basto, Cabeceiras de Basto e Ribeira da Pena;

XIV. Alfândega da Fé, Freixo de Espada à Cinta, Miranda do Douro, Mogadouro, Torre de Moncorvo e Vimioso;

XV. Meda, Moimenta da Beira, Penedono, São João da Pesqueira, Sernancelhe, Trancoso, Vila Nova de Foz de Côa e Vila Nova de Paiva

Alguns dos dados mais relevantes sobre estas bacias de emprego aparecem sintetizados no seguinte quadro:

Quadro XXI: Caracterização das bacias de emprego da Região Norte

BACIA DE EMPREGO Nº	Nº DE CONCELHOS QUE INTEGRAM A B.E.	EMPREGO NO SECTOR PRIMÁRIO (%)	EMPREGO NO SECTOR SECUNDÁRIO (%)	EMPREGO NO SECTOR TERCIÁRIO (%)
I	9	25,66	35,80	38,64
II	4	9,67	52,97	37,36
III	3	2,72	74,19	23,09
IV	2	13,23	54,12	32,65
V	6	1,25	43,86	54,89
VI	4	7,75	61,88	30,37
VII	5	45,48	17,25	37,27
VIII	6	37,14	16,26	46,61
IX	12	32,79	21,63	45,58
X	6	38,84	27,70	33,46
XI*	9	7,74	61,67	30,59
XII	4	12,83	60,36	26,80
XIII	4	45,47	21,60	32,93
XIV	6	39,79	16,14	44,07
XV*	8	49,44	16,57	33,99

Fonte: Elaboração própria e Pereira (1997)

(*) Bacias de Emprego formadas por concelhos pertencentes à NUT II Norte e à NUT II Centro

Em relação à divisão do território em bacias de emprego apresentada podem realizar-se as seguintes considerações:

1. A representação cartográfica das bacias de emprego permite evidenciar a existência de grandes diferenças em termos de dimensões física (e também de emprego). Claramente, pode observar-se que as bacias de emprego localizadas na zona interior, nas NUT III Alto Trás-

os-Montes e Douro, são as que se estendem por territórios mais amplos. Esta situação é consequência, fundamentalmente, das próprias características do espaço no interior da NUT II Norte. Estas características estão vinculadas a aspectos de natureza histórica, dado que os concelhos nestas zonas têm, regra geral, uma dimensão maior que os de outras zonas mais próximas do litoral; a aspectos de índole natural, como o clima ou a orografia; a aspectos de carácter demográfico, como as características do povoamento e a aspectos de natureza económica, estreitamente relacionadas com os de natureza demográfica dado que o escasso dinamismo económico destes espaços têm gerado, ao longo do tempo, movimentos migratórios com consequências em termos de despovoamento.

2. As fronteiras entre as NUT II são, grosso modo, respeitadas pelas bacias de emprego delimitadas, a pesar de não se ter realizado, à priori, nenhum esforço de controlo. As duas excepções são as relativas à bacia de emprego XV que inclui cinco concelhos da NUT II Norte e três da NUT II Centro e à bacia de emprego número XI, na qual, dos nove concelhos que a integram, unicamente o concelho de Ovar pertence à NUT II Centro, sendo todos os restantes concelhos integrantes de NUT III pertencentes à NUT II Norte.

A comparação das NUT III com as bacias de emprego não permite níveis de sobreposição tão elevados, devido, fundamentalmente, a forte divergência entre o número de bacias de emprego (15) e o número de NUT III (7). O caso mais representativo da falta de coincidência entre estes dois tipos de unidades territoriais é a NUT III Tâmega, cujos concelhos se dispersam por cinco bacias de emprego diferentes.

3. A maior parte das bacias de emprego identificadas no estudo de Pereira (1997) são espaços relativamente autárquicos no que diz respeito ao funcionamento do mercado de trabalho. Assim, a percentagem de activos empregados residentes que se deslocam de uma a outra bacia de emprego para exercerem a sua actividade profissional é muito reduzida. Esta situação não se verifica em duas das bacias circundantes à bacia de emprego centrada no Porto, dado que a percentagem de activos empregados a trabalhar fora da sua bacia de emprego de residência (bacias IV e VI) é superior a 15%.

Uma outra forma de identificar a autonomia/dependência das bacias de emprego é mediante a utilização do rácio que relaciona o número de activos que trabalham na bacia de emprego (independentemente do local onde residem) e o número de activos empregados residente na bacia de emprego (independentemente do local onde trabalham). Na maior parte das bacias de emprego este rácio assume valores muito próximos da unidade, verificando-se comportamentos divergentes unicamente no caso das bacias de emprego IV e VI (especialmente nesta última), onde o rácio assume valores à volta de 0,9, facto que evidencia a existência de

fortes relações de dependência entre estas bacias de emprego e a bacia de emprego V (centrada no Porto).

Quadro XXII: Movimento da população inter-bacias de emprego por motivos de emprego

BACIA DE EMPREGO Nº	Nº DE CONCELHOS QUE INTEGRAM A B.E.	PRE: POPULAÇÃO RESIDENTE EMPREGADA (A)	RATIO: EMPREGO / PRE	% DE SAIDAS (B)	% DE ENTRADAS (C)
I	9	97159	0,991	5,10	4,21
II	4	137630	0,963	8,46	4,94
III	3	188420	1,045	5,55	9,59
IV	2	56014	0,933	15,58	9,48
V	6	465709	1,054	4,28	9,20
VI	4	102765	0,845	20,96	6,42
VII	5	33561	1,005	1,88	2,32
VIII	12	35013	1,003	1,45	1,79
IX	6	67867	0,959	7,01	2,99
X	6	34106	0,979	8,97	7,05
XI*	9	172740	0,962	8,50	4,93
XII	4	85304	0,925	13,50	6,47
XIII	4	18002	0,907	12,55	3,62
XIV	6	15590	1,009	2,45	3,35
XV*	8	23229	1,016	3,11	4,62

Fonte: Elaboração própria e Pereira (1997)

Notas:

(A) PRE: População Residente Empregada engloba os activos empregados residentes na bacia de emprego, independentemente do local onde trabalham;

(B) Activos residentes na bacia de emprego mas que trabalham fora dela, em % da PRE;

(C) Activos que trabalham na bacia de emprego mas que residem fora dela, em % do emprego total da bacia de emprego.

(*) Bacias de emprego formadas por concelhos pertencentes à NUT II Norte e à NUT II Centro

A definição das bacias de emprego não é, evidentemente, o objectivo último deste estudo, tal como foi referido no início deste epígrafe. O nosso interesse neste conceito e na sua aplicação territorial reside no seu poder analítico como instrumento de definição espacial de territórios funcionais com certos traços homogéneos. Para a análise da coerência duma rede de infra-estruturas que vertebrasse internamente o território da euro-região, a definição de bacias de emprego é, unicamente, o ponto de partida do diagnóstico territorial. Para a definição e caracterização das áreas de análise territorial, unicamente serão alvo de uma atenção mais pormenorizada aquelas bacias de emprego com dinâmicas urbanas vinculadas ao Eixo Atlântico (as bacias identificadas pela numeração romana que vão do I ao IX).

Para a definição das áreas de análise territorial entende-se que é necessário realizar alguns agrupamentos de bacias de emprego, utilizando critérios de diferente natureza, com o objectivo apresentar um diagnóstico territorial com o mesmo esquema que na Galiza:

1 Agrupamento das bacias de emprego II e III, constituindo a área de análise territorial 2 formada pelos concelhos de Amares, Barcelos, Braga, Vila Verde, Guimarães, Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão.

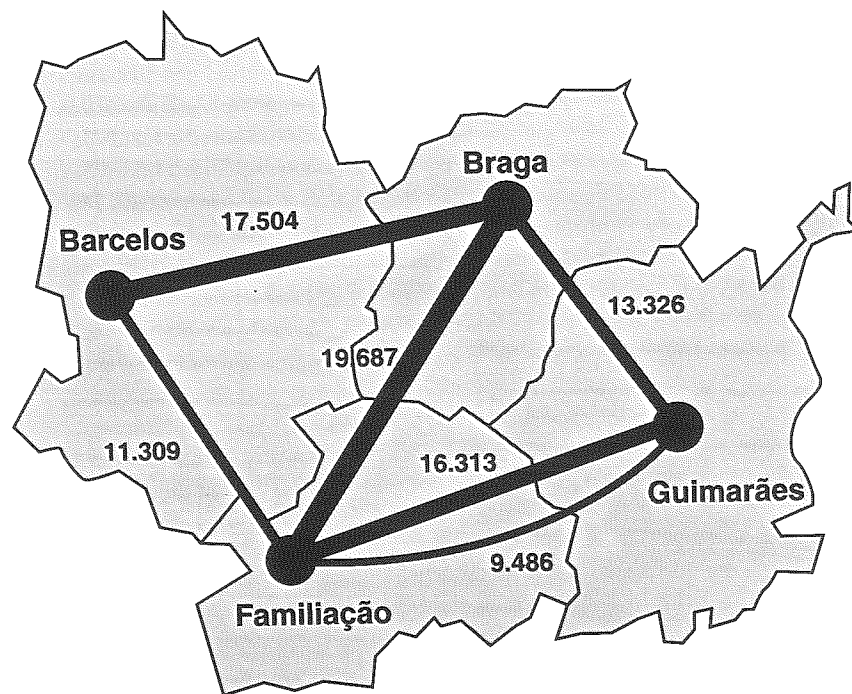
Este agrupamento de bacias de emprego justifica-se pela existência de uma malha densa de fluxos de pessoas, bens e serviços, constituindo um perímetro de dinamismo económico assente na mobilização dos recursos locais através de processos de desenvolvimento endógeno. Esta malha sustenta-se numa estrutura de cidades, crescentemente inter-conectadas, aglutinadora de uma massa crítica suficiente para a sua consideração como uma estrutura urbana, crescentemente autónoma. Esta malha de cidades, denominada quadrilátero urbano Braga-Guimarães-Famalicão-Barcelos, assume-se como uma proposta, já consolidada noutras Foras, de reorganização dos contínuos urbanos e rur-urbanos localizados a Noreste da Área Metropolitana do Porto, sustentada, contudo, em argumentos de carácter territorial associados à existência de elevados níveis de funcionalidade.

Esta qualificação e estruturação de contínuos urbanos ou conturbações urbanas e o reforço de estruturas multi-polares são alguns dos desafios para o médio prazo para o Sistema Urbano Nacional, que aparecem enunciados no Plano de Desenvolvimento Económico e Social português 2000-2006. Nele refere-se também a necessidade de controlar e resolver os problemas de crescimento rápido e desordenado dos referidos contínuos urbanos com o objectivo de conter os efeitos da polarização excessiva nas aglomerações (Regiões) metropolitanas.

Em termos de funcionalidade da área constata-se a existência de um grau de autonomia considerável, justificada pela importante complementaridade existente entre as cidades que constituem a estrutura multi-polar, assente no padrão de especialização de actividades de cada uma delas.

A intensidade das interdependências existentes entre estes espaços urbanos (e rur-urbanos) têm (de igual forma que no caso anterior) uma expressão tangível, quer nos movimentos pendulares de trabalhadores (deslocações casa-trabalho), quer nos fluxos de mercadorias, quer ainda, e em termos mais genéricos, na intensidade dos fluxos rodoviários. A utilização desta última variável permite ilustrar a consistência do quadrilátero urbano que integra os pólos de desenvolvimento fundamentais das NUTS III Cávado (Braga e Barcelos) e Ave (Guimarães e Famalicão) (Figura 6).

Fig. 6: Fluxos rodoviários no interior do quadrilátero urbano Braga-Guimarães-Famalicão-Barcelos (média anual de veículos em 24 horas)



Nota: A ligação entre Guimarães e Famalicão processa-se por duas vias (EN 206 e EN 301).

Fonte: Cálculos realizados com base em Junta Autónoma das Estradas, Direcção de Serviços Regionais do Norte, "Tráfego médio diário 1995".

1 Agrupamento das bacias de emprego IV, V e VI e o concelho de Espinho constituindo a área de análise territorial 3 formada pelos concelhos de Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo, Vila Nova de Gaia, Lousada, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel e Espinho.

Este agrupamento de concelhos poderia justificar-se por razões muito similares às apontadas para agrupar as bacias de emprego da área anterior. Existem fortes relações de funcionalidade entre os concelhos localizados no litoral Norte do Porto, que constituem a bacia de emprego IV, Póvoa de Varzim e Vila do Conde, e a bacia de emprego V (que tem como centro dinâmico a cidade do Porto). Essa relação de funcionalidade é também

extremamente intensa com alguns dos concelhos pertencentes a bacia de emprego VI, localizada a Leste da bacia de emprego que agrupa a maior parte dos concelhos da AMP (V).

No caso desta área 3 não é necessário recorrer a outras análises complementares (fluxos de trânsito, movimentos de mercadorias, detecção de homogeneidades, etc.) diferentes da utilizada para delimitar as bacias de emprego. Tal é como foi referido na parte dos comentários sobre as bacias de emprego definidas, as bacias IV e VI apresentam uma percentagem de activos empregados a trabalhar fora da sua bacia de emprego de residência superior a 15%, estando quase a totalidade empregados na bacia de emprego V. Cremos que este dado é suficientemente ilustrativo da situação de dependência, em termos de emprego e, portanto de rendimento, das bacias IV e VI face à bacia de emprego V. Evidentemente, estes movimentos demográficos de natureza pendular devem ser retidos para a análise da dotação infra-estrutural, dado que criam procura de transporte, e consequentemente, procura de infra-estruturas.

Adicionalmente, entende-se que o concelho de Espinho, um dos nove que constituem a Área Metropolitana do Porto, deve ser integrado nesta área de análise territorial devido, fundamentalmente, a argumentos de natureza institucional.

1 Agrupamento das bacias de emprego VII e VIII constituindo a área de análise territorial 4 formada pelos concelhos de Boticas, Chaves, Murça, Valpaços, Vila Pouca de Aguiar, Alijó, Armamar, Baião, Lamego, Mesão Frio, Peso da Regua, Resende, Sabrosa, Santa Marta de Penaguião, Tabuaço, Tarouca e Vila Real.

Este agrupamento de bacias de emprego pode justificar-se unicamente mediante a utilização de critérios voluntaristas de política territorial, que visem criar um eixo interior que estructure espacialmente as sub-regiões Alto-Trás-os-Montes e Douro, as quais constituem uma unidade tradicional na análise espacial, justificada por uma forte identidade sócio-territorial. Nesta área de análise territorial, a ausência de critérios de ordenamento do território e de planificação urbana, a nível macro-espacial, traduz-se numa lógica económico-territorial criadora de entraves para o desenvolvimento económico e social.

A fraqueza da malha urbana, a urbanização difusa e os entraves à comunicação, tanto no interior da área como no seu relacionamento com outros espaços, justifica a dificuldade dos centros para atingir o potencial de concentração ou massa crítica necessária para liderar processos autónomos de desenvolvimento, que possam posteriormente ter efeitos difusores sobre o resto do território.

A este respeito convém dar relevância a certos aspectos relacionados com as dinâmicas urbanas de cada uma das bacias de emprego que conformam esta área:

- A bacia de emprego VIII, da qual fazem parte duas cidades do EA, Vila Real e Peso da Régua, caracteriza-se em termos urbanos pela proximidade de três núcleos com uma dimensão elevada em termos relativos (quando comparada com a dimensão média dos núcleos da NUT III Douro e mais especificamente da bacia de emprego da qual fazem parte). A proximidade das cidades de Vila Real, Régua e Lamego têm criado algumas expectativas em termos de ordenamento do território e de planificação urbana, dado que conjuntamente constituem um contínuo semi-urbano (eixo) com vocação equilibradora do espaço interior da Região Norte.

O papel de centro de equilíbrio territorial atribuível a este eixo complementa-se com o que deve desempenhar em termos de geração de dinâmica económica. A inexistência de dados referentes ao rendimento podem ser substituídos pelos dados relativos ao poder de compra destes três concelhos. Este eixo apresenta uma capitação do poder de compra próxima dos três quartos (73,31) da média nacional (índice 100), que o distingue da de todos os concelhos envolventes, pertencentes também à bacia de emprego VIII, os quais apresentam, regra geral, dos índices de poder de compra mais baixos da Região Norte (abaixo de um terço da média nacional).

- A bacia de emprego VII caracteriza-se em termos urbanos pela existência de um único núcleo de dimensão relevante, o polo transfronteiriço de Chaves. As dinâmicas territoriais deste espaço urbano associam-se à vertebração transfronteiriça com o núcleo galego de Verín, do qual dista apenas 20 Km e com o que pode vir a constituir um eixo de desenvolvimento económico e territorial que estrutura a Raia Seca entre a Galiza e Portugal.

Convém ainda acrescentar, relativamente a esta área de análise territorial, que os esforços voluntaristas materializados em medidas política territorial dirigidos a articular crescentemente estes espaços urbanos devem ir acompanhados pela necessidade de criar condições de mobilidade de pessoas e bens através de uma via de alta capacidade entre ambos. A consolidação de um eixo territorial Norte-Sul vertebrador do espaço interior da NUT II Norte implica necessariamente a construção urgente do IP-3.

O processo de definição de áreas de análise de territorial começou com a divisão da NUT III Norte em 15 bacias de emprego, as quais serviram como instrumento de delimitação espacial inicial. A estrutura urbana do Eixo Atlântico na área de influência da CCRN serviu de critério para, no estágio seguinte, eliminar aqueles espaços com vínculos difusos com a rede de cidades e com relações de funcionalidade fracamente consolidadas com essa mesma rede. O último passo consistiu em agregar as restantes áreas (9 bacias de emprego), com base em critérios de natureza diversa, com o objectivo de definir o mapa final das áreas de análise territorial. Neste mapa aparecem as cinco áreas seguintes:

Área 1:coincidente com a bacia de emprego I;

Área 2:resultado da agregação das bacias de emprego II e III;

Área 3:resultado da agregação das bacias de emprego IV, V e VI mais o concelho de Espinho;

Área 4:resultado da agregação das bacias de emprego VII e VIII;

Área 5:coincidente com a bacia de emprego IX

Quadro XXIII: Áreas de análise territorial na Região Norte

NÚM	ÁREA TOTAL KM ² (1997)	CONCELHOS QUE INTEGRAM A B.E.	Nº DE FREGUESIAS (1997)	POPULAÇÃO RESIDENTE (1997)	DENSIDADE POPULAÇÃO (1997)
1	1674,86	9	229	243580,0	145,4
2	1538,01	7	387	725710,0	471,8
3	1359,75	13	234	1439160,0	1058,4
4	3926,93	17	321	289890,00	73,82
5	3772,76	6	197	103610,0	27,5

Fonte: Elaboração própria apartir de dados do INE

De acordo com esta classificação, as áreas de análise territorial da Região Norte serão agrupadas seguindo o mesmo esquema que na Galiza da seguinte forma:

1. Interior axial
2. Interior de união ou aglomeração
3. Interior polarizadora
4. Costeira nodal
5. Região metropolitana

Primeiro Grupo. Área 4

Trata-se de uma área de interior assente em critérios de natureza voluntarista, com a finalidade de criar uma eixo de vertebração territorial num basto espaço com problemas de desenvolvimento. O objectivo último é intensificar os vínculos entre os dois espaços urbanos de referência: Chaves (com potencial de integração territorial, a prazo, com o núcleo de Verín na Galiza) e o eixo Vila Real-Régua (ou inclusivamente, Vila Real-Régua-Lamego).

Esta área integra axialmente, em sentido Norte Sul, os municípios de Boticas, Chaves, Murça, Valpaços, Vila Pouca de Aguiar, Alijó, Armamar, Baião, Lamego, Mesão Frio, Peso da Régua, Resende, Sabrosa, Santa Marta de Penaguião, Tabuaço, Tarouca e Vila Real, usufruindo de um relacionamento privilegiado com a Galiza através da fronteira de Vila Verde da Raia.

Em 1997 a população estimada desta área era de 289.890 habitantes (8,13% da população da Região Norte), a qual se distribui de forma extensiva pelo território que ocupa, dado que a densidade populacional apenas atinge os 75 habitantes/Km².

Os problemas ligados à dificuldade para a fixação das populações nas suas áreas naturais tem sido um dos fenómenos generalizados, aos quais os responsáveis de política têm tentado dar resposta durante as últimas décadas. Esta tendência migratória tem aprofundado as dicotomias litoral-interior, dado que o processo de transferência populacional não se verifica desde as áreas rurais para as áreas urbanas da área ou das NUT III às que pertencem. Isto porque, a população das cidades de Chaves, Vila Real e Peso da Régua tem permanecido, mais ou menos, constante nos últimos três censos, existindo unicamente certo crescimento vegetativo na cidade de Vila Real. Por este motivo, o processo de esvaziamento dos territórios interiores tem contribuído de maneira significativa para aumentar a população na franxa costeira e para o estancamento urbano das zonas interiores da Região Norte, em concreto da área 4.

No caso desta área (com um elevado índice de ruralidade) têm-se verificado processos migratórios continuados com destino à Região Metropolitana do Porto ou a áreas mais próximas do litoral, ainda mais a Norte (nomeadamente Braga e o quadrilátero de desenvolvimento no qual se insere). Os dados relativos à taxa de variação da população residente no intervalo 1981-1991 (último para o que existem dados registais), apresentam variações negativas de dois dígitos que permitem ilustrar estes processos.

Os dados referentes à estrutura sectorial, analisada através do número de empresas por sector de actividade, indicam o importante peso sectorial do sector primário (20%), a predominância do sector serviços (57%), sendo, portanto, a ponderação das empresas do sector secundário de 23%. As actividades extractivas e o sector da construção civil representam o maior número de empresas do total do sector industrial.

Perante este contexto de falta de articulação territorial e de estrutura sectorial escassamente complexificada, existe ainda um outro elemento que dificulta significativamente a melhoria das estruturas económica e espacial: a fraca dotação de infra-estruturas. A ligação entre os dois espaços urbanos realiza-se por uma estrada desqualificada que não reúne as características de uma via de enlace entre dois espaços urbanos com uma massa crítica considerável, com a agravante adicional, de tratar-se de uma via de vertebração externa e de estruturação do interior Transmontano.

As ligações entre esta área e o resto das áreas deve melhorar significativamente dado que são todas elas bastante deficientes, especialmente as que a conectam com a área 2 (e com a área 1), através de Fafe ou pelo Norte através da EN-103 via Montalegre. O IP-4 entre Vila Real e Bragança (área 5), nasceu com o objectivo de qualificar a comunicação com o Nordeste Transmontano, mas a deficiência do traçado, as características da via (com uma faixa para cada sentido) e os condicionantes meteorológicos, têm contribuído escassamente para o conseguir. Ainda, a conexão com a área 3 merece um comentário, já que a redefinição do traçado do troço do IP-4 entre Amarante e Vila Real parece-nos uma necessidade inadiável para as áreas do interior, especialmente pelo seu papel facilitador do diálogo Litoral-Interior.

As três cidades precisam urgentemente do descongestionamento dos seus centros urbanos através de sistemas de circunvalação.

Segundo Grupo. Área 2

Trata-se de uma área de geograficamente interior (dado que nenhum dos concelhos tem costa) mas com fortes vínculos com o litoral, tanto com a área 1, pelo Oeste e o Noroeste, como com a área 3, pelo Oeste e o Sudoeste. Esta área apresenta características territoriais bastantes definidas e uma homogeneidade elevada no que se refere à sua especialização produtiva e à sua vocação exportadora. O território da área encontra-se sustentado por uma estrutura de cidades médias, as quais permitem uma organização mais consistente ao espaço.

Esta área localizada a Nordeste da AMP está constituída pelos municípios de: Amares, Barcelos, Braga, Vila Verde, Guimarães, Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão. A população agregada é de 725.710 habitantes (20,37% da população total da Região Norte), sendo a sua densidade populacional de 471,8 hab/Km². Os centros urbanos mais dinâmicos são Braga e Guimarães.

É uma das áreas do país com a população mais jovens e apresenta um crescimento vegetativo constante durante as últimas décadas, tendo especial relevância, neste caso, o crescimento das cidades. A dinâmica urbana tem sido especialmente activa, nomeadamente no caso de Braga, que no período inter-censal 1970-1991 praticamente duplicou a sua população.

A sua estrutura sectorial corresponde à de uma economia regional de base industrial, dado que 32% das empresas pertencem ao sector secundário, o sector terciário tem, também, uma expressão muito significativa (62%), principalmente no centro fornecedor de serviços da área (Braga, 72%), enquanto que as empresas do sector primário representam, unicamente, 5% do total das empresas.

A indústria da área 2 tem uma especial vocação exportadora, tal como foi antecipado acima. As estatísticas permitem confirmar que se trata do espaço económico da Região Norte mais exportador em valor. Concretamente, as exportações desta área foram em 1997 de 655.935 milhões de escudos enquanto que a segunda área em importância exportadora, área 3, vendeu no estrangeiro mercadorias por valor de 651.865 milhões de escudos. Estes dados permitem evidenciar a necessidade incrementar a articulação desta área com o exterior, tanto através do sistema portuário como do sistema rodoviário.

Apesar de existir umas conexões adequadas por via terrestre no sentido Norte-Sul (e Sul-Norte) importaria incrementar a comunicação transversal, tanto com a área 1 (em

direcção Oeste), para facilitar o acesso ao porto de Viana do Castelo, como com a área 4 (em direcção Leste). A conexão ferroviária existente necessita ser requalificada com a finalidade de que o comboio se torne uma alternativa competitiva ao transporte rodoviário.

A articulação interna da área apresenta importantes défices, dado que, exceptuando os troços Guimarães-Famalicão e Braga-Famalicão que podem ser percorridos por auto-estrada, as restantes conexões entre os núcleos urbanos do quadrilátero se estabelecem mediante estradas com elevados volumes de trânsito e deficiente qualificação.

Terceiro Grupo. Área 5

Trata-se de uma área com um elevado índice de interioridade. O centro dinâmico desta área é Bragança, o qual tem uma posição espacial excêntrica em termos regionais e, inclusivamente, sub-regionais. O seu carácter polarizador advém do seu papel de âncora para as populações do seu hinterland. Os condicionantes de carácter territorial identificáveis na área 5 relacionam-se com a exclusividade do centro urbano de Bragança, com a reduzida dimensão dos centros concelhios, com o elevado índice de ruralidade e com a falta de acessibilidades, a qual se traduz em inter-câmbios pouco fluentes com outras áreas.

Esta área situada geograficamente no Nordeste Transmontano esta integrada pelos concelhos de Bragança, Carrazeda de Ansiães, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Vila Flor e Vinhais. A população conjunta destes concelhos somava 103.610 habitantes em 1997 (aproximadamente 3% da população da Região Norte), distribuindo-se pelo território com uma reduzidíssima densidade populacional de 27,5 hab/Km².

A dinâmica populacional se caracteriza por um fenómeno de esvaziamento de espaços rurais interiores com uma acessibilidade reduzida, similar ao que se tem verificado na área 4, ainda que neste caso a desertificação dessas zonas rurais tem permitido alimentar o crescimento urbano de Bragança. Esta cidade, no período que separa os censos de 1970 e de 1981, experimentou um crescimento da população superior a 60%.

A especialização produtiva da área, medida pela percentagem de empresas pertencentes a cada sector sobre o total de empresas, revela um elevado peso do sector primário (21%) e terciário (60%), sobretudo de hotelaria e restauração, e por uma ponderação reduzida das actividades secundárias (19%).

As empresas da zona têm dificuldades adicionais pela distância (física e temporal) à que se encontram dos principais mercados nacionais, derivada sua situação excêntrica, agravada pelas dificuldades de comunicação com outras áreas e pontos de vertebração exterior, portos e aeroportos, e inclusivamente fronteiras terrestres, apesar da sua proximidade geográfica.

A articulação da área 5 com as restantes áreas definidas através da que se localiza a Oeste (4) é deficiente. Em direcção a Vila Real, o IP-4 não reúne as condições desejáveis para converter-se em uma via com capacidade para contribuir para a melhoria da competitividade da área. A ligação com Chaves deve ser também reforçada, dado que a estrada de conexão directa, EN-103, apresenta numerosas deficiências. A proximidade com Espanha justifica a criação de vias de comunicação qualificadas com as fronteiras do Portelo e de Quintanilha.

Cuarto Grupo. Área 1

Trata-se de um área com uma vasta faixa litoral, fronteira e com uma malha de centros de pequena dimensão articuladores do contínuo litoral, da beira do rio Minho e de certos espaços interiores. O principal núcleo urbano o constitui Viana do Castelo que polariza as dinâmicas litorais do eixo que se estende desde Caminha até Esposende.

Este área de análise territorial está constituída pelos concelhos de Caminha, Esposende, Melgaço, Monção, Paredes de Coura, Ponte de Lima, Valença, Viana do Castelo e Vila Nova de Cerveira. A população residente estimada deste espaço em 1997 era de 243.580 habitantes (cerca de 7% do total da população da região Norte), os quais ocupavam intensivamente o espaço com uma densidade populacional de 145,4 hab/Km². A dinâmica demográfica nesta área caracteriza-se pela estabilidade, apesar de observar-se um leve e progressivo crescimento desde 1940.

A estrutura sectorial é bastante diversificada, ainda que com fortes assimetrias internas. As empresas do sector industrial representam 32% do total, sendo os concelhos com maior vocação industrial os de Viana do Castelo, Valença e Vila Nova de Cerveira. As actividades agrícolas têm um peso bastante representativo (11%), sendo os concelhos do interior os que têm uma especialização primária mais vincada: Melgaço, Monção, Paredes de Coura e Ponte de Lima. As empresas ligadas ao sector serviços representam 57% do total. A maior ponderação deste tipo de empresas no total encontra-se nos concelhos de Viana do Castelo, Esposende e Valença.

As infra-estruturas da área têm melhorado significativamente com a abertura do IC-1 que conecta Viana do Castelo com o Porto e com a conclusão da A-3 que comunica a fronteira de Valença com Porto, atravessando o território da área na zona interior em sentido Norte-Sul. Contudo, existem articulações pendentes de melhoria: a EN-13 (Viana do Castelo-Valença), a conexão com a área 2 através de Barcelos e a ligação ao interior do Vale do Lima e posterior conexão com Espanha através da fronteira do Lindoso. Em matéria de transporte ferroviário existem os défices comuns a toda a linha Vigo-Porto, e adicionalmente, a falta de conexão do caminho de ferro com o porto marítimo de Viana do Castelo. O potencial do porto é extremamente elevado, tanto pela sua equidistância de dois dos portos mais importantes do sistema de portos do EA (Vigo e Leixões), como pelas suas boas condições naturais e técnicas.

Quinto Grupo. Área 3

Trata-se de uma área que cotorno do núcleo central do Porto, polariza uma série de concelhos situados na coroa de povoamento imediatamente situada no exterior de aqueles concelhos mais centrais. Esta constituída pelos municípios integrantes da NUT III Grande Porto e por quatro concelhos da NUT III Tâmega.

Esta área de centralidade crescente relativamente ao eixo Ferrol-Lisboa está constituída pelos municípios de Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo, Vila Nova de Gaia, Lousada, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel e Espinho.

A população agregada desta área de análise territorial é de 1.439.160 habitantes (quase 40% da população da região Norte), sendo a sua densidade populacional de mais de 1000 hab./km² (1058,4 hab./km²).

O crescimento contínuo da população da área é o traço mais característico da sua dinâmica demográfica, a pesar de que o concelho central do Porto, tem vindo a perder população, desde 1980, em favor dos concelhos limítrofes da periferia.

A sua estrutura sectorial traduz uma clara especialização no sector terciário, dado que do total das empresas, 68% pertence a esse sector (no concelho do Porto essa percentagem é de 86%). Contudo, o sector secundário mantém uma ponderação elevada (29%), já que a agricultura e a pesca têm uma importância marginal.

A dotação de infra-estruturas desta área caracteriza-se, não tanto pelas dificuldades de conexão externas, mas sim pelas dificuldades de circulação internas. Os principais problemas a resolver em termos de trânsito rodoviário são os relativos à melhoria das acessibilidades aos concelhos centrais desde os periféricos e à conclusão da circular externa que evite que o tráfego de atravessamento tenha que aproximar-se do núcleo para passar de um extremo a outro da Região Metropolitana. A articulação externa por estrada também merece um comentário, dado que o IP-5 não é actualmente uma alternativa válida para o escoamento das produções da Região Metropolitana e áreas adjacentes e para o fornecimento dos mercados locais. Em termos de ligações ferroviárias, torna-se necessária a melhoria da linha que une o Porto com Vigo e a reorganização e requalificação do transporte ferroviário metropolitano. Relativamente ao transporte marítimo e aéreo, o incremento da competitividade é uma condição imprescindível para melhorar o posicionamento deste território a nível nacional e internacional.

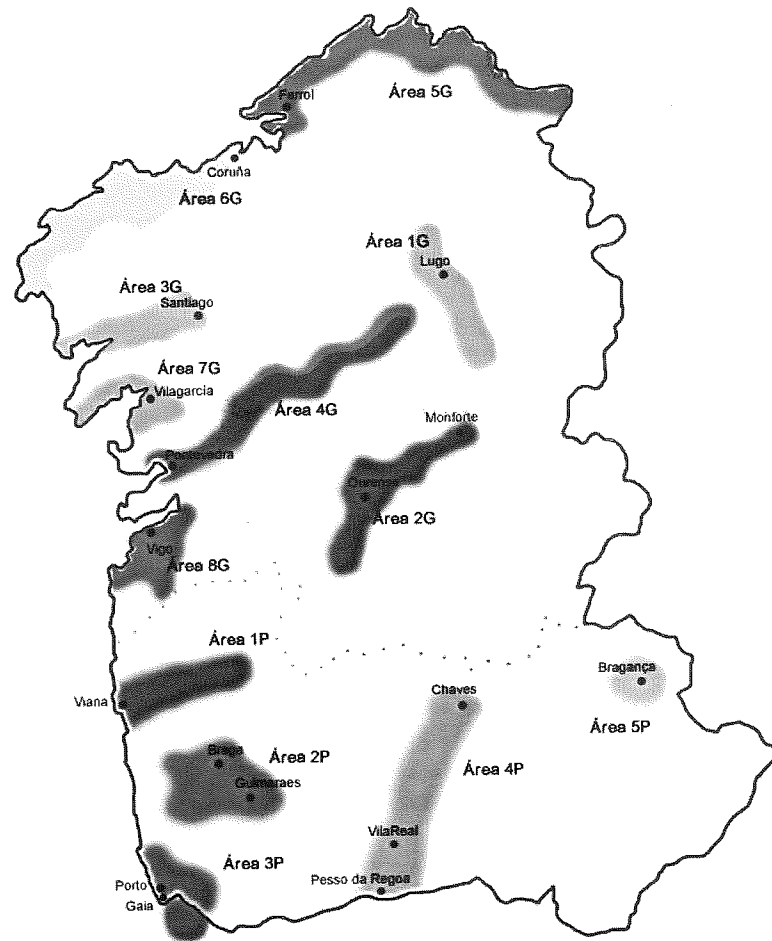


FIG. 8:

AS ÁREAS DE ANÁLISE TERRITORIAL NA EURORREXIÓN
 Fonte: Elaboración propia.

TERCEIRA PARTE:
AVALIACIÓN DAS PROPOSTAS DE
INFRAESTRUTURAS COMO FACTORES
DE VERTEBRACIÓN

AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS DE
INFRAESTRUTURAS COMO FACTORES
DE EQUILIBRIO

a) AVALIACIÓN DAS PROPOSTAS DO PEDEGA E DO PDR ESPAÑOL

Tentaremos neste apartado presentar as conclusións que consideramos máis relevantes sobre o papel que deben xogar as diferentes propostas de infraestruturas para a eurorexión, en función dos parámetros de vertebración territorial e cohesión social analizados nos capítulos anteriores.

Presentamos en primeiro lugar os resultados referidos ao Plan Estratéxico de Desenvolvemento de Galicia (PEDEGA) e o Plan de Desenvolvemento Rexional (PDR) español, considerando exclusivamente os documentos oficiais publicados, o que nos interesa subliñar por canto existen informacións nos medios de comunicación sobre diversas posibles propostas de actuación e realización, das que non temos nin constancia oficial, nin moito menos datos e características concretas, o que nos impide a súa avaliación.

1 Propostas e enfoque do PEDEGA

Os obxectivos referidos ás infraestruturas aparecen enmarcados na resposta que o Plan Galego ofrece para afrontar os efectos do cambio estrutural e mais para reforzar as capacidades económicas e de xeración de emprego nas áreas interiores e rurais de Galicia, onde se propón

“Organizar o territorio arredor de núcleos intermedios con capacidade de aglomeración e articulación, conectar as áreas do interior coa demanda urbana, mellorar as condicións básicas de vida nas zonas rurais, detectar e promover as súas capacidades productivas, aproveitar o seu potencial turístico e cultural, reforzar a proxección territorial das actuacións sectoriais e aproveitar as posibilidades das novas tecnoloxías da información para mellorar a accesibilidade das zonas rurais”

(PEDEGA 2000-2006. Xunta de Galicia, cit. p. 27)

O obxectivo final de referencia é o denominado 2.A

Mellorar a accesibilidade do territorio

“Consolidar redes integradas que aseguren as conexións interiores e exteriores de Galicia e a mobilidade de persoas, bens, enerxía, empresas e información”

(cit. p. 25)

Que centra as súas proridades nos seguintes ámbitos:

- *Acabar os eixos da rede de autovías de alta capacidade*
- *Mellorar a rede primaria e secundaria de estradas de Galicia*
- *Mellorar as conexións portos/redes de transporte terrestre*
- *Mellorar as redes e servicios de transporte ferroviario*
- *Avanzar no desenvolvemento das telecomunicacións*

(cit. p. 29-30)

En todos eles aparece presente o obxectivo de asegurar a funcionalidade e integración do sistema para mellorar o grao de accesibilidade do territorio rexional tanto na vertente exterior coma na interior. Na comunicación exterior diríxese a superar as tradicionais restricións (carácter periférico da rexión), que condicionaron o seu desenvolvemento, e polo que se refire ás interiores faise unha referencia explícita á ordenación do espazo interior.

Este obxectivo final aparece dividido en dez obxectivos intermedios, dos que nos interesa comentar os oito primeiros con algo de detalle (cit. pp 86-95).

O obxectivo intermedio 2.A.1:

Conectar as estradas de alta capacidade coas áreas metropolitanas e o interior de Galicia

presenta as seguintes medidas:

- *Pechar as conexións dos principais núcleos á rede de vías de alta capacidade: acondicionamento das vías interiores de enlace coa rede de alta capacidade*
- *Mellorar os niveis de servizo da rede: conexións e enlaces urbanos á rede, resolvendo os problemas de accesibilidade que se están a producir polo desenvolvemento de núcleos de poboación*
- *Mellorar os niveis de servizo das estradas costeiras, para asegurar a accesibilidade nestes corredores*
- *Rematar os corredores e enlaces da rede de alta capacidade pendentes de conclusión*
- *Conectar as zonas periféricas densamente poboadas coa rede troncal de vías de alta capacidade*

Non hai dúbida de que a filosofía que inspira a proposta de realización destas medidas se encamiña a proporcionar un importante impulso á vertebración externa e interna de Galicia, sobre todo tendo en conta as referencias explícitas aos núcleos emerxentes do interior. O problema evidente é que sen aparecer as actuacións concretas resulta moi difícil facer unha avaliación polo miúdo do impacto específico de cada unha delas ou de grupos delas sobre a citada vertebración.

No que respecta ás estradas hai algunha referencia explícita, tanto neste documento da Xunta de Galicia coma en documentos posteriores do Ministerio de Fomento, que convén analizar.

O documento do PEDEGA cita en relación á medida de pechar os corredores pendentes de concluír, ao que uniría Santiago con Noia, ao da península do Morrazo, á conexión Cambados-Vilagarcía e mais á autovía Ferrol-As Pontes.

O primeiro (Santiago-Noia), resulta esencial para a vertebración da área económica que nós denominamos como número 3, e constitúe unha prioridade para o acceso das rías medias e da costa atlántica coruñesa á autoestrada A-9 e, sobre todo, ao aeroporto internacional de Santiago, reforzando a súa conexión intermodal.

O segundo (península do Morrazo), é moi importante para a vertebración interna desa comarca, cunha alta densidade de poboación e un nivel de tránsito que desborda amplamente a capacidade actual da C-550.

O terceiro (Cambados-Vilagarcía) semella unha vertebración incompleta da comarca do Salnés, pois, sen existir previa ou paralelamente a conexión do corredor de alta velocidade Pontevedra-O Grove con Cambados, resultaría simplemente unha mellora (sen dúbida importante) da comunicación entre aqueles municipios. Por outra parte, tampouco está concretada a conexión de alta capacidade de Vilagarcía coa autoestrada A-9, e sen esa unión este corredor podería incrementar os problemas de densidade de tránsito nesa zona, sen asegurar a conexión de Cambados coa autoestrada.

O cuarto (Ferrol-As Pontes), aparece como unha necesaria conexión entre dous centros industriais de gran importancia no desenvolvemento da costa cantábrica de Galicia. Se consideramos que o PDR no seu plan de redes de alta capacidade contempla unha comunicación de Galicia con Asturias por Mondoñedo e Vilalba cara Lugo e Coruña, para completar a vertebración sur da área de Ferrol precisaría outro corredor entre As Pontes e Vilalba que aquí non aparece citado.

Obxectivo intermedio 2.A.2:

Mellorar a rede de estradas convencionais

Tamén marca como prioridade a accesibilidade territorial interna, asegurando uns estándares mínimos homoxéneos de calidade nos corredores que integran as redes primarias e secundarias, utilizadas polos habitantes das áreas rurais. Estas prioridades estarán atendidas nas seguintes medidas:

- *Desenvolvemento das redes de acceso a vías de alta capacidade: obras de acondicionamiento e mellora da malla de estradas de rango complementario*
- *Desenvolvemento das conexións con rexións limítrofes de España e Portugal: obras de acondicionamiento e mellora dos enlaces por estrada co norte de Portugal, Asturias e Castela-León non incluídos na rede de vías de alta capacidade*
- *Desenvolvemento da rede secundaria en zonas desfavorecidas: obras de mellora destinadas a garantir un mínimo de accesibilidade nas áreas peor dotadas de accesos á rede de transportes*
- *Construción dunha rede básica de estacións de autobuses: investimentos en terminais de transportes de viaxeiros por estrada, atendendo ás características singulares do asentamento poboacional en Galicia e ós obxectivos de desenvolvemento territorial*

- *Acondicionamento e mellora da rede: obras destinadas a alcanzar uns estándares homoxéneos na rede primaria; mellora da rede metropolitana nos sete núcleos principais de poboación.*

De novo encontramos unha filosofía de vertebración coincidente coa expresada nos apartados anteriores, pero sen concretar en accións infraestruturais xeograficamente especificadas, o que nos leva a limitar a nosa avaliación positiva no seu sentido xenérico, concordando co obxectivo último de facilitar o acceso da poboación rural aos servizos básicos ligados a unha mellora da súa calidade de vida, e en consecuencia coa cohesión social na eurorexión.

Obxectivo intermedio 2.A.3:

Modernizar o ferrocarril

Respecto deste medio de transporte apúntase que a cuestión clave debe ser a revisión do seu actual papel ante o futuro, tendo en conta os procesos de modernización tecnolóxica que está sufrir, co desenvolvemento de enlaces de alta velocidade, o redeseño das redes ferroviarias, as novas funcións urbanas nas zonas de maior aglomeración e as importantes externalidades positivas do tren tanto nestes aspectos coma no de carácter ambiental, derivado do uso de enerxía non contaminante e renovable en comparación cos outros medios de transporte.

As medidas recollidas neste ámbito son:

- *Acondicionamento e mellora das infraestructuras ferroviarias e da superestructura de explotación: programa de investimentos en capital material fixo e rodante orientados a elevar as prestacións actuais da rede ferroviaria en Galicia e corrixir as principais deficiencias do servizo*
- *Estudio e impulso ao desenvolvemento de tres liñas de actuación estratéxica: a) Transporte de viaxeiros a longa distancia a través de redes de alta velocidade dirixidas á conexión de Galicia co centro de España*

b) Transporte rexional de viaxeiros en corredores de alta intensidade de tráfico e a súa proxección cara ao Norte de Portugal

c) Integración intermodal do transporte ferroviario de mercadorías, especialmente no ámbito das conexións portos-ferrocarril en corredores de alta intensidade de tráfico de mercadorías.

Non hai moito que comentar respecto a este obxectivo intermedio, pois a situación do ferrocarril en Galicia, como xa foi apuntado, ronda o tercermundismo, e calquera acción de mellora deste transporte ten obrigadamente unha función vertebradora do territorio. Cómpre destacar en calquera caso que non se menciona a rede FEVE que une Ferrol coa costa cantábrica e resultaría do máximo interese a súa mellora, por canto é moi utilizada como transporte e comunicación de proximidade pola poboación das vilas costeiras, tendo por eso un alto valor para a vertebración estratéxica de toda a zona.

Obxectivo intermedio 2.A.4:

Promover a diversificación funcional dos portos

Os principios estratéxicos que guían as medidas propostas para conseguir este obxectivo poden resumirse na revalorización das funcións portuarias tradicionais, na concepción multifuncional dos portos e ademais na integración, complementariedade e cooperación entre os portos da fachada atlántica da eurorexión.

As actuacións propostas son:

- *Obras de mellora das infraestructuras de abrigo e atraque: programa de investimentos dirixidos á extensión e acondicionamento do capital fixo básico dos portos*
- *Edificacións e instalacións portuarias para mellorar a prestación de servizos: investimento en obras de ampliación e mellora de lonxas, naves de almacenamento de mercadorías e outras infraestructuras necesarias para a prestación de servizos portuarios*
- *Instalacións náutico-deportivas: investimentos destinados a ampliar e mellorar a función portuaria de apoio á navegación recreativa como mecanismo de apoio ao desenvolvemento das actividades turísticas*
- *Mellora do contorno porto-cidade: investimentos orientados á apertura dos portos e á integración urbana da actividade portuaria*
- *Mellora das conexións e enlaces cos outros modos de transporte terrestre: investimentos e obras de acondicionamento destinadas a reforzar o grao de intermodalidade do sistema de transporte de Galicia*

Coincidindo en grandes liñas coa filosofía das actuacións propostas, debemos apuntar dúas faltas importantes atendendo ao concepto de vertebración territorial

manexado neste informe. Por unha parte, encontramos unha certa inconsistencia entre a estratexia manifestada respecto á integración e cooperación dos portos da eurorexión e a falta dalgunha medida encamiñada a conseguir polo menos unha razoable redución da concorrencia entre os principais portos, procurando unha especialización nos trafegos de mercadorías. A esta conclusión chegaba xa o profesor Figueiredo en 1996, apuntando a experiencia do Comité coordinador de Portos do Mediterráneo Norte-Occidental.

Por outra parte, nas nosas conclusións elementais sobre a vertebración externa facemos referencia á necesidade de reorientar a política de xestión dos portos para atraer tránsitos e mercadorías do interior da península, o que probablemente precisaría unha medida de actuación concreta.

Obxectivo intermedio 2.A.5:

Desenvolver unha rede intermodal de centros loxísticos

Este obxectivo persegue a integración da rede de canles de transporte coas infraestructuras, racionalizando o funcionamento do conxunto do sistema. A medida proposta para conseguilo é:

- *Desenvolvemento dunha rede básica de centros loxísticos para o transporte de mercadorías: as actuacións neste ámbito ordenaranse mediante os correspondentes convenios de cooperación cos axentes económicos especializados neste tipo de servizos, correspondendo ás administracións públicas as tarefas de acondicionamento de espazos adecuados suficientemente dotados.*

Sendo esta de novo unha medida xenérica só podemos expresar a nosa coincidencia coa súa filosofía, dado que levada á práctica elixindo correctamente a situación xeográfica dos centros loxísticos debe conducir a unha importante vertebración interna da eurorexión, incrementando a eficacia das infraestructuras.

Obxectivo intermedio 2.A.6:

Potenciar as infraestructuras de acceso á información

Considerando este ámbito como absolutamente prioritario para a dinamización económica e social da rexión, as súas actuacións diríxense en especial a crear as condicións

para estender as novas tecnoloxías da información á poboación, ao mundo da empresa e mais á administración, establecendo tres tipos de medidas:

- *Investimento en infraestructuras e equipamento de telecomunicacións, acompañadas de accións de formación, asistencia técnica e experiencias piloto en investigación e desenvolvemento tecnolóxico: neste ámbito sitúase o programa de investimentos en infraestructuras da Autoestrada Galega de Información e o correspondente desenvolvemento da rede de centros comarcais*
- *Dixitalización dos sistemas de radio e televisión de Galicia*
- *Apoio ao desenvolvemento das comunicacións por cable, telefonía móbil e aplicacións tecnolóxicas*

Obxectivo intermedio 2.A.7:

Desenvolver novas aplicacións das tecnoloxías da información

En paralelo á mellora das telecomunicacións, o obxectivo da difusión do uso das novas tecnoloxías da información propónse como un reto de futuro para a rexión, tanto no que se refire á creación de novas oportunidades de emprego coma nas expectativas que abre para as pequenas e medianas empresas como ferramenta de competitividade para os seus produtos e servizos.

As intervencións propostas son:

- *Difusión global do uso das tecnoloxías da comunicación e a información, a través do programa "Galicia na Sociedade da Información". Programas de incentivación a potenciais usuarios orientados ó desenvolvemento da nova sociedade da información*
- *Creación, implantación e acceso a novos servizos soportados pola Autoestrada Galega de Información que promovan a integración da sociedade galega no uso das novas tecnoloxías de comunicación e información, tales como a teleeducación, teletraballo, videoconferencia e a videoconsulta sanitaria*
- *Promoción do uso da Autoestrada Galega de Información: medidas de difusión e formación de usuarios en aplicacións posibles desta rede*

- *Implantación de software dirixido ao aproveitamento dos recursos multimedia das telecomunicacións en diversos campos: educación, formación, medicina, traballo, servizos colectivos...*
- *Ampliación/extensión do servizo da rede IGATEL, incluíndo a mellora nos servizos ofertados*
- *Fomento da innovación no sector de desenvolvemento de software*
- *Estudios e auditorías horinzotais e sectoriais de caracterización das necesidades de TIC nas empresas*
- *Convenios para a incorporación de equipos e aplicacións de TIC nas empresas e promoción dos servizos de asesoramento sobre a TIC e o acceso á información telemática*

Non hai ningunha dúbida de que as novas tecnoloxías da información abren novas expectativas para toda a poboación, e adiantan o significado das infraestructuras do s. XXI, polo que en liñas xerais coincidimos co interese destes obxectivos e medidas de actuación para ese futuro vertebrado da eurorrexión.

Obxectivo intermedio 2.A.8:

Mellorar a accesibilidade ós recursos enerxéticos

Proposto como obxectivo complementario á accesibilidade do territorio, desde a perspectiva de que tamén se debe incorporar unha dimensión que garanta a dispoñibilidade efectiva de factores básicos para asegurar a viabilidade dos asentamentos poboacións e productivos, subliñando que o abastecemento das enerxías tradicionais apunta igualmente unha clara vinculación coa potenciación do uso de enerxías renovables, enmarcada no Plan enerxético de Galicia.

As intervencións artículanse arredor das medidas seguintes:

- *Apoio ao desenvolvemento de infraestructuras enerxéticas de gas natural, tanto de transmisión como de distribución, que continúen os investimentos xa realizados e dean prioridade ás interconexións que contribúan a abrir o mercado do gas natural*

- *Apoio ao desenvolvemento de infraestructuras que melloren as redes eléctricas existentes, dando especial prioridade ás interconexións que contribúan a abrir o mercado da electricidade*

Semella procedente articular unhas medidas dirixidas a garantir o abastecemento de enerxía tanto á poboación como ás empresas e ao sector productivo en xeral, o que en rigor contribúe a incrementar o efecto vertebrador do resto das infraestructuras de acceso e comunicación, polo que debemos expresar a nosa total coincidencia coa súa filosofía, aínda que falten as actuacións concretas para dar contido a este obxectivo, recordando que non vertebra igual un apoio proritario á distribución, por exemplo, do gas natural ás grandes cidades que un esforzo de achegamento desta importante fonte enerxética ao medio rural, aínda aceptando o elevado custo económico desa actuación en Galicia, que se complementaríase cun tamén elevado beneficio social e un incremento da cohesión territorial.

2. Propostas do PDR español 2000-2006 (Rede de Gran Capacidade)

O equipo técnico non tivo acceso ao texto completo deste documento, polo que unicamente podemos comentar as propostas xeográficas do plan desde a nosa perspectiva, pero sen contar nin coa denominación nin coa argumentación oficial.

Proposta:

Corredor Transcantábrico Asturias-Ribadeo-Mondoñedo-unión Autovía do Noroeste

Non hai ningunha dúbida da necesidade desta conexión entre Galicia e Europa polo Cantábrico, que reduciría notablemente a distancia e o tempo de acceso, pero a proposta que recolle o PDR deixa sen conexión a toda a costa norte de Galicia que hoxe supón unha área emerxente cunha forte vocación comercial exterior cara a Europa.

Proposta:

Corredor Santiago-Melide-Lugo

A conexión de Lugo coa capital de Galicia cunha vía de alta capacidade é unha reclamación histórica e tradicional na nosa Comunidade, aínda que tal vez habería que analizar máis polo miúdo o posible impacto negativo sobre o camiño de Santiago.

Proposta:

Corredor Santiago-Lalín-Ourense

Esta vía constitúe outra das necesidades urxentes na vertebración interior de Galicia. Sen embargo, o trazado proposto seguindo a N-525 ten para nós o serio problema de deixar fóra das principais comunicacións de alta capacidade á vila de Carballiño, importante cabeceira de comarca de singular dinamismo que precisa unha conexión rápida con Ourense.

Proposta:

Corredor Lugo-Chantada-Ourense

Sendo esta unión igualmente importante non é tan claro que este trazado resulte o máis idóneo para a vertebración norte-sur das dúas provincias interiores, tendo en conta que as interrelacións máis intensas da área de influencia de Lugo a unen con Sarria e que Monforte de Lemos é un nódo de comunicación fundamental coa área mineira e agrícola do Barco de Valdeorras, polo que aparentemente sería máis adecuado un trazado que unise estas dúas vilas coas súas respectivas capitais de provincia.

b) PROPOSTAS E FOCALIZAÇÃO DO PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E SOCIAL 2000-2006 (PNDES).

As questões relativas ao sistema de transporte e acessibilidades, às dinâmicas territoriais e às telecomunicações, que aparecem no capítulo Oitavo do Plano, assumem como pressupostos essenciais os princípios do desenvolvimento sustentável. Entende-se que a melhoria das acessibilidades e o novo contexto tecnológico favorecem a mobilização do território português, constituindo um veículo privilegiado para a redução das assimetrias.

Este Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social preconiza a mudança para um novo Modelo de Crescimento Económico, baseado na potenciação dos recursos humanos, o qual permitirá incrementar de forma significativa a produtividade global e criar empregos com níveis diferenciados de qualificações, onde as altas qualificações incrementem de forma considerável a sua ponderação. O PNDES refere a necessidade de definir objectivos a nível nacional com a finalidade de que os parceiros sociais, com representatividade nas regiões, possam participar no processo de mudança do modelo de crescimento económico, com especial referência a:

- “Aumentar o potencial de aquisição, difusão e aplicação de *Conhecimentos*;
- Ampliar e diversificar o corpo de *Competências* que se “enraízem” nos respectivos territórios e permitam dar maior competitividade e produtividade às actividades tradicionais e fixar novas actividades inseridas entre as de maior procura mundial;
- Estender e aprofundar as *Conexões* com outras regiões do País e com locais no exterior, não só com os sugeridos por uma vizinhança geográfica, mas também

com os que passam a ficar próximos pela integração rápida do País numa economia mundial organizada em torno do paradigma de *Economia de Redes* .

Relativamente à Região Norte, o PNDES identifica alguns dos pontos mais relevantes de articulação do novo modelo de crescimento económico, bem como algumas das possíveis tensões que poderão ocorrer durante o período de adaptação. Entendemos que os importantes para a análise em questão os seguintes:

- Desenvolvimento acelerado de uma rede intermodal de acessibilidades de alta qualidade composta por facilidades aeroportuárias, marítimo-portuárias, rodoviárias e ferroviárias;
- Desenvolvimento de uma ligação rápida com a Galiza, já forte dinâmica, e com Castela-Leão;
- Ampliação e sofisticação dos serviços prestados às empresas, afirmando a “Região Metropolitana do Porto” como o principal centro de prestação de serviços no contexto do Noroeste Peninsular na perspectiva do desenvolvimento da *Sociedade da Informação*”

A. No que diz respeito ao sistema de transportes e acessibilidades o PNDES refere que:

“Uma mudança no modelo de crescimento exige um acesso mais directo do País as grandes rotas mundiais de transporte de mercadorias (nomeadamente contentores), pessoas (nomeadamente transporte aéreo) e de informações, em paralelo com uma melhor inserção nas redes transeuropeias.”

Nos próximos anos as questões fundamentais do sistema de transportes vão preocupar-se com a qualidade do serviço, a eficiência operacional e a capacidade competitiva perante o mercado internacional, em particular o Ibérico. Os desafios centrais a enfrentar são os seguintes:

1. “A integração internacional do País, e em particular no espaço europeu e no espaço Ibérico, e a integração da economia nos processos de globalização através, sobretudo, do transporte marítimo e aéreo;
2. O reforço do sistema urbano nacional e da sua capacidade atractiva e competitiva;
3. O reforço da coesão e solidariedade internas no processo de desenvolvimento económico e social;
4. A aposta prioritária na logística”.

Desafio 1:

A integração internacional do País, e em particular no espaço europeu e no espaço Ibérico, e a integração da economia nos processos de globalização

Este desafio centra-se na identificação das componentes prioritárias do sistema de transportes a fim de intensificar o processo de internacionalização, aproveitando as potencialidades da fachada Atlântica. O PNDES identifica sete componentes prioritárias principais, das quais duas têm impacto directo sobre a Região Norte: o Porto de Leixões e o Aeroporto do Porto; e três complementares: o corredor multimodal Irún-Portugal, a ligação ferroviária de mercadorias Lisboa-Madrid-Barcelona e a eventual introdução do comboio de alta velocidade Lisboa-Madrid, as quais têm impactos potenciais sobre a zona Norte do país dependendo dos traçados e das funcionalidades criadas com a construção das referidas infra-estruturas.

Convém ainda referir, que a componente prioritária principal Porto de Leixões, aparece isolada (segundo o documento, não pertence, formalmente, a nenhum sistema portuário), contrariamente à outra componente prioritária principal portuária, sistema portuário Lisboa-Setúbal-Sines. Seria no nosso entender relevante a referência ao porto de Leixões como um dos elementos do sistema integrado portuário do Eixo Atlântico.

Desafio 2: .

O Reforço do sistema urbano nacional e da sua capacidade atractiva e competitiva

Este desafio centra-se no reforço da articulação do território nacional e do seu sistema urbano, constituído pelo corredor litoral Norte-Sul, pelos eixos transversais principais (Aveiro/Coimbra, Viseu, Guarda, Vilar Formoso e Lisboa, Évora, Elvas, Caia) e pelos eixos de coesão territorial. O PNDES refere que a materialização deste desafio será conseguida através da:

“conclusão e requalificação da rede nacional de auto-estradas e requalificação da rede de ferroviária nacional, com especial ênfase nas ligações Norte-Sul em território nacional e com a ligação à rede espanhola.”

As preocupações evidenciadas neste desafio devem ser complementadas com os desafios relativos ao sistema urbano nacional com implicações directas para Região Norte:

- *O reforço das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, as aglomerações melhor colocadas para protagonizar papéis de intermediação do País com o exterior e para assegurar a sua inserção nas dinâmicas da economia europeia e mundial;*

A potenciação da Área Metropolitana do Porto está subjacente a este desafio, dado que o contexto urbano Europeu aponta, em linhas gerais, para o reforço de aqueles centros urbanos com capacidade para liderar hinterlands territoriais progressivamente mais abrangentes. A massa crítica da AMP deve permitir uma maior visibilidade para a Região Norte e, simultaneamente, para o Eixo Atlântico.

- *A reorganização das Áreas Metropolitanas, por forma a reduzir a expressão da suburbanização;*

Este desafio, além da reorganização das Áreas Metropolitanas, encerra, também, objectivos relativos ao equilíbrio do sistema de cidades do País. A potenciação da competitividade dos grandes espaços urbanos não implica necessariamente o reforço da sua dimensão. Esta competitividade está cada vez mais associada ao reforço da componente organizativa e de qualificação destes grandes espaços urbanos. É evidente que qualquer esforço nesta direcção deve ir acompanhado de políticas urbanas e territoriais para os espaços envolventes, que promovam e qualifiquem espaços urbanos e rur-urbanos pertencentes a esse hinterland.

- *A qualificação e estruturação dos contínuos urbanos (ou conurbações urbanas) existentes nas faixas litorais ocidentais e meridionais, por forma a controlar e resolver os problemas associados ao seu crescimento rápido e desordenado e a conter efeitos de polarização excessiva das aglomerações metropolitanas de Lisboa e Porto;*

Esta política de potenciação de contínuos urbanos e rur-urbanos tem implicações directas para alguns espaços regionais dentro da NUT II Norte. Isto porque, torna-se inadiável a estruturação e a consolidação de modelos de gestão comuns para espaços com uma importante componente urbana alternativa à AMP, como o quadrilátero de desenvolvimento urbano constituído por Braga-Guimarães-Famalicão-Barcelos.

- *A dinamização dos contínuos urbanos localizados em áreas de “perda”, enquanto última oportunidade para manter, social e economicamente activas as regiões mais desfavorecidas do País e criar eixos de cidades no Interior, explorando a maior conectividade tornada possível pela melhoria da rede de transportes;*

Este desafio tem implicações directas sobre a Região Norte, dado que continua a ser prioritária a definição de políticas tendentes a consolidar o Eixo “urbano” (semi-urbano) constituído por Vila Real, Régua e Lamego a fim de criarem uma rede urbana baseada na complementariedade, mobilidade e interdependência. A operatividade destas políticas está condicionada, em grande medida, pela melhoria das infraestruturas de transportes, nomeadamente, do IP-3. Neste caso, a criação desta cidade difusa deveria, à partida, actuar como âncora para a população dos espaços envolventes, a qual à procura de oportunidades de emprego, serviços qualificados e, em definitivo, maior qualidade de vida emigra para espaços urbanos mais próximos do litoral.

A melhoria das comunicações com a cidade de Bragança deve ser um dos objectivos deste desafio, a fim potenciar as dinâmicas de desenvolvimento com o eixo Vila Real-Régua-Lamego, via Mirandela, através do IP-4. Neste caso, o facto de ser o único núcleo urbano num espaço territorial alargado (a Sul existe um dos mais significativos territórios de vazio urbano), unido ao seu carácter excêntrico, justifica uma política de discriminação positiva que lhe permita ganhar competitividade territorial e complexificar o seu tecido económico e urbano, com a finalidade última de criar condições para a fixação da população no Nordeste Transmontano.

- *O avanço de redes de concertação e de cooperação transfronteiriça, aproveitando a melhoria das acessibilidades do território continental ao exterior, redes que podem constituir uma condição favorável à animação das dinâmicas emergentes, particularmente, nos centros urbanos das regiões interiores, nomeadamente quando, do lado português, se estruturarem os já referidos "eixos de cidades";*

Este desafio tem expressão no caso da NUT II Norte, especialmente na cidade de Chaves. A potenciação de um eixo urbano com a cidade Galega de Verín, da qual dista aproximadamente 20 Km, deve ser uma das materializações que dê expressão a este objectivo. O forte relacionamento nesta fronteira, centrado fundamentalmente no mercado de trabalho e nas trocas comerciais, deve ser capaz de gerar um potencial endógeno significativo no território do interior Transmontano.

Baseandonos em uma lógica de articulação do território interior e de acordo com o desafio do PNDES, este eixo transfronteiriço emergente deverá ter um relacionamento privilegiado com o eixo interior anteriormente referenciado (Vila Real-Régua-Lamego), consolidando, deste modo, um eixo Norte-Sul que partindo da zona interior da Galiza estrutura-se a metade Septentrional do território interior português ao longo do IP-3.

Com base nos vínculos existentes entre as infra-estruturas de transporte e o Sistema Urbano Nacional o PNDES identifica uma estrutura fundamental de articulação do território e do Sistema Urbano Nacional para a qual promove os seguintes objectivos:

- *Estruturação do Corredor Litoral Norte-Sul*

Reforça a centralidade e o papel articulador de Lisboa e Vale do Tejo no território Nacional. Simultaneamente, quando este corredor integra o denominado corredor Galaico-português reforça a centralidade do Porto no contexto da euro-região Galiza-Norte de Portugal. As componentes deste Corredor na NUT II Norte são o IP-1 Valença-Porto, a linha de comboios do Minho e do Norte, o aeroporto do Porto e os portos de Viana de Castelo e de Leixões.

Este corredor tem efeitos de articulação importantíssimos para o País dado que constitui a espinha dorsal das infra-estruturas de transporte da totalidade do território nacional. Evidentemente, o seu papel de eixo estruturante na Região Norte é indiscutível, sendo o seu reforço uma condição indispensável para o incremento da competitividade deste território.

- *Consolidação dos Eixos Transversais e Diagonais Estruturantes*

Estes eixos têm uma clara finalidade de articulação territorial do País dado que contrabalançam a tendência natural de litoralização da humanização, da urbanização e da concentração das actividades produtivas. Trata-se de eixos horizontais que atravessam o território nacional articulando o Litoral e o Interior e estabelecendo as principais ligações terrestres com Espanha e com a Europa. Os principais eixos desta natureza com implicações directas na articulação territorial da Região Norte são os seguintes: a Diagonal do Douro constituída pelo IP-4 (Porto-Vila Real) e pelo IP-3 (Vila-Real-Chaves); a Diagonal do Vale do Ave constituída pelos IC-5 e IC-25.

Todos estes eixos promovem a vertebração externa do Sistema Nacional de Transportes com Espanha através da fronteira de Vila Verde da Raia. O único comentário que suscita este conjunto de infra-estruturas é a demora na sua construção, dado que estão projectadas desde há largos anos e, neste tempo todo, o único troço construído é o IP-4 entre Porto e Vila Real (com características de autoestrada entre Porto e Amarante, A-4).

- *Consolidação dos Eixos de Coesão Territorial*

Este tipo de infra-estruturas complementam o sistema estruturante e garantem a acessibilidade a áreas menos povoadas e menos dinâmicas e aos centros urbanos que articulam essas áreas.

Na região Norte, os eixos de coesão territorial têm um objectivo de articulação do Nordeste do país, isto é, da parte oriental das NUT III Alto Trás-os-Montes e Douro. Esta articulação materializa-se através do IP-2 entre a Guarda e Bragança (Com seguimento até a fronteira do Portelo), do IP-3, no troço entre Vila Real e Viseu e do IP-4, no percurso entre Vila Real e Bragança.

O PNDES caracteriza o IP-4 como um eixo de coesão territorial (evidentemente o é), apesar de ter, simultaneamente, um carácter transversal, perfeitamente definido no seu traçado. A requalificação do IP-4, a partir de Amarante, permitiria um relacionamento privilegiado com o exterior, sempre que conectada com a autovia das Rias Baixas, através de qualquer uma das fronteiras do Nordeste Transmontano.

Desafio 3:

O Reforço da Coesão e Solidaridade Internas

Este desafio traduz a melhoria na dotação de infra-estruturas de transporte internas e externas, com o fim de reforçar a articulação e a competitividade territorial e de aproveitar as vantagens da vertebração externa com outros espaços localizados no exterior.

A complementariedade funcional inter-cidades ou inter-territórios só pode ser conseguida se são criadas as condições de mobilidade suficientes para garantir a livre circulação dos factores geradores de complementariedade. Esa mobilidade, evidentemente, é atingida unicamente, naqueles casos em que a rede de infra-estruturas de transportes permite a deslocação fluída de inputs e de outputs, de forma que a acessibilidade se torne um bem fornecido nas mesmas condições para todos os cidadãos localizados num dado espaço.

Desafio 4:

A Aposta Prioritária na Logística

Este desafio pode resumir-se em três pontos chave relativos aos instrumentos necessários para converter o país num território vocacionado para a recepção e a transmissão de mercadorias:

- Criar os interfaces intermodais e as infra-estruturas logísticas que permitam uma melhoria dos serviços de transporte e de movimentação de cargas;
- Criar os interfaces intermodais e as infra-estruturas logísticas que permitam racionalizar a distribuição de mercadorias nas Áreas Metropolitanas;
- Criar condições para os crescimento do transporte rodoviário de mercadorias por empresas especializadas neste serviço.

Em termos de infra-estruturas de transporte este desafio cremos que implica:

- Uma melhoria sustancial da acessibilidade àquelas infra-estruturas de transferência inter-modal (portos, aeroportos, estações de comboios...);
- O reforço dos sistemas de circunvalação, não só nas Áreas Metropolitanas, também, em cidades com plataformas logísticas com capacidade para movimentarem importantes volumes de carga.

B. No que diz respeito às tecnologias de informação o PNDES refere que:

“A rápida disseminação das auto-estradas da informação em Portugal, com inter-funcionamento com as suas congéneres transeuropeias e mundiais, constituem a coluna dorsal para o desenvolvimento dinâmico da Internet e da televisão digital num ambiente competitivo, paradigma da nova “Sociedade da Informação”, propiciando a todos os agentes envolvidos um acesso global simplificado e uma dinâmica de negócio sem precedentes”

“A Missão para a Sociedade da Informação” definiu um conjunto de princípios orientadores da actuação do Estado em matéria de Sociedade da Informação e identificou um conjunto de áreas prioritárias nas que os agentes económicos e sociais e o Estado podem realizar parcerias para o aproveitamento das potencialidades das Tecnologias de Informação. As grandes áreas de intervenção neste domínio são as seguintes: O Estado Aberto, a Escola Informada, a Iniciativa Nacional para o Comércio Electrónico, a Iniciativa Nacional para os Cidadãos com necessidades especiais na Sociedade da Informação e o Programa Cidades Digitais.

Esta última grande área de intervenção tem importantes repercussões para as cidades da Região Norte dado que o seu seu objectivo último consiste em concretizar, num contexto real, as facilidades proporcionadas pela Sociedade da Informação com a finalidade de avaliar os contributos dos serviços digitais na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos e da competitividade das empresas no ambiente urbano. Esta iniciativa tem como objectivos operacionais:

- Fomentar uma actuação mais participativa dos principais agentes das comunidades locais, isto é reforçar a coesão comunitária;
- Explorar os benefícios decorrentes da Sociedade da Informação por parte dos municípios, da administração local e ainda pelas PME's de raiz local ou regional;
- Criar uma plataforma que incentive à comunidade a participar noutras iniciativas similares no domínio da Sociedade da Informação na Europa e no Mundo.

Este programa poderá servir de base para outras iniciativas idênticas a realizar em Portugal, nomeadamente, a nível das regiões. Evidentemente, seria muito interessante que esta iniciativa fosse aproveitada como experiência para outras similares a implementar em cidades do Eixo Atlântico do lado galego.

AVALIACIÓN PROPOSTAS EIXO ATLÁNTICO
 AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS EIXO ATLÂNTICO

INFRAESTRUCTURAS DE VALOR ESTRATÉGICO: CORREDORES DE ALTA CAPACIDADE

INFRAESTRUTURAS DE VALOR ESTRATÉGICO: CORREDORES DE ELEVADA CAPACIDADE

Como filosofía global, a proposta do Eixo Atlántico considera prioritaria a articulación intermetropolitana, atendendo en primeiro lugar a estruturar unha malla entre a conexión triangular do principal sistema de cidades da franxa atlántica e as autovías de comunicación co interior da península e Europa, co resto das cidades do Eixo, cun obxectivo de integración e vertebración rexional.

Desde esa perspectiva, e tendo en conta as estratexias de desenvolvemento antes analizadas, a nosa avaliación estará fundamentada en dúas consideracións básicas:

1. É necesaria a interconexión e vertebración dentro de cada subespacio territorial, que nós denominamos áreas de análise territorial por razóns metodolóxicas da análise. O que procura estrictamente a interrelación da súa poboación, a mellora da calidade de vida e a potenciación das condicións favorables de cada cotorno local.
2. É igualmente necesaria a comunicación e vetebración de todo o territorio da eurrrexión, procurando complementariedades e sinerxias entre áreas de análise territorial, externalidades positivas de conxunto e relacións de funcionalidade, mellorando así mesmo a accesibilidade externa de cada área para conseguir un efecto positivo na súa dinámica emerxente.

AVALIAÇÃO PROPOSTAS EIXO ATLÂNTICO

INFRA-ESTRUTURAS DE VALOR ESTRATÉGICO: CORREDORES DE ALTA CAPACIDADE

Como filosofia global, a proposta do Eixo Atlântico considera prioritária a articulação intermetropolitana, atentando em primeiro lugar em estruturar uma rede entre a conexão triangular do principal sistema de cidades da franja atlântica e as autovias de comunicação com o interior da Península e a Europa, com o resto das cidades do Eixo, com um objectivo de integração e vertebração regional.

Dessa perspectiva e tendo em conta as estratégias de desenvolvimento analisadas acima, a nossa avaliação estará fundamentada em duas considerações básicas:

1. É necessária a interconexão e a vertebração dentro de cada subespaço territorial que nós denominamos áreas de análise territorial por razões metodológicas da análise. Isto é que procura estritamente a inter-relação da sua população, a melhoria da qualidade de vida e a potenciação das condições favoráveis de cada meio local.
2. É igualmente necessária a comunicação e a vertebração de todo o território da euro-região, procurando complementaridades e sinergias entre áreas de análise territorial, externalidades positivas de conjunto e relações de funcionalidade, melhorando do mesmo modo a acessibilidade externa de cada área para conseguir um efeito positivo na sua dinâmica emergente.

1. GALICIA

a. Vertebración exterior

Tendo en conta a debilidade que supón para o conxunto da eurorrexión a inexistencia dunha vía de alta capacidade que permita o acceso directo aos mercados europeos polo norte, isto é, seguindo a costa cantábrica, resulta obvia unha proposta que contemple a execución desta importante infraestrutura, proposta que se define desde as seguintes consideracións:

- A filosofía global antes exposta de articulación e estruturación vertebradora non só entre os principais núcleos urbanos do sistema urbano da eurorrexión senón tamén entre as cidades emerxentes que configuran novas áreas de influencia.
- A existencia na costa norte-leste da eurorrexión dunha área económica emerxente de excepcional relevancia (que antes denominamos como área 5), con importantes núcleos industriais, como é o caso do enclave industrial de Alúmina-Aluminio en Burela, o complexo termoeléctrico das Pontes, ou o complexo de construción e reparación naval de Ferrol, sen esquecermos a notable produción madeireira da zona, da que se deriva unha actividade de transporte de gran volume cara ós centros de transformación do País Vasco e Asturias, así como varios portos de pesca fresca entre os de maior peso en capturas da eurorrexión.
- A singular potencialidade turística desa área, que completa a súa caracterización económica no sector terciario, hoxe limitada polas dificultades de accesibilidade.
- A situación periférica desta área dentro da perifricidade global da eurorrexión, que limita o aproveitamento de todo o seu potencial endógeno de desenvolvemento.

Desde estas consideracións conclúese que a proposta de vertebração exterior da eurorrexión polo corredor transcantábrico non pode levarse a cabo desde unha única conexión axial senón en forma de malla, establecendo unha dobre estrutura:

1. Cara occidente, para conectar e vertebrar a área costeira, completando o eixe Asturias-Porto na liña do principal sistema urbano da eurorrexión, seguindo desde Ferrol pola A-9.
2. Cara ó sur, para conectar e vertebrar as áreas emerxentes do interior, completando outro eixe Asturias-Porto a través das vías de alta capacidade propostas por Lugo, Ourense, Verín, Chaves e Vila Real.

b. Vertebración interna

Área 1 (núcleo principal Lugo):

Propostas:

Conexión Lugo – Sarria – Monforte - Ourense

Significa a vertebración axial desta área, unindo por unha parte de norte a sur os municipios que a integran para favorecer a súa dinámica propia de crecemento, e por outra parte, ampliando a conexión ata Monforte e Ourense e ligando así as dúas capitais do interior de Galicia.

(Comparativamente coa proposta do Plan 2000-2006 resulta un trazado con maiores externalidades positivas por conectar municipios interrelacionados nunha área emergente)

Vertebración complementaria:

- Cara ó norte, coa conexión Lugo-Rábade-Mondoñedo-Asturias
- Cara ó leste, coa conexión Monforte-O Barco
- Cara ó oeste, coa conexión proposta Lugo-Pontevedra

Conexión Guitiriz – Curtis – Santiago

Significa completar o eixe de unión intermodal desta área co aeroporto internacional de Santiago, o que implica a vertebración externa de todo o norte e interior desta provincia.

(Comparativamente coa proposta do Plan 2000-2006, reduce os quilómetros e o custo de construción, evitando o impacto sobre o Camiño de Santiago)

Vertebración complementaria:

- Cara ó oeste, coa Autoestrada A-9 e o sistema urbano principal da eurorexión

Conexión Lugo - Rábade – Baamonde- Vilalba – Mondoñedo – Asturias

Como foi comentado, significa a vertebración desta área cara á costa, facilitando ademais a conexión do interior da eurorexión co corredor transcantábrico.

(Coincide en gran medida coa proposta do Plan 2000-2006)

Vertebracións complementarias:

- Cara ó oeste, conexión co sistema principal de cidades da eurorexión pola A-9
- Cara ó sur, conexión de Ourense e Pontevedra con Asturias a través das vías propostas Lugo-Sarria-Monforte-Ourense e Lugo-Lalín-Pontevedra, respectivamente

Área 2 (núcleo principal Ourense):

Propostas:

Conexión Ourense – Celanova – Lindoso

Significa vertebrar axialmente cara ó sur esta área, que quedaría así completada ata Monforte, e, por outra parte, cohesionar a eurorrexión continuando coa vía de unión proposta ata Viana do Castelo, favorecendo unha unión intermodal do interior co seu porto.

Vertebración complementaria:

- Cara ó oeste e sur, a través do IC-1 (mellorando a vertebración exterior desta área ata Lisboa)

Conexión Ourense – Carballiño – Lalín – Santiago

Significa completar o eixo de unión intermodal desta área co aeroporto internacional de Santiago, dando servizo a dúas cidades medias emerxentes e con dinámica propia.

(Comparativamente coa proposta do Plan 2000-2006 proporciona externalidades positivas ás comarcas de Carballiño e Deza, favorecendo o crecemento das súas capitais)

Vertebración complementaria:

- Cara ó oeste, coa vía proposta Pontevedra-Lugo, complementando unha vertebración cruzada do interior da provincia de Pontevedra
- Cara ó sur, permitindo a conexión desa mesma zona e da propia Pontevedra capital coa autovía das Rías Baixas

Área 3 (núcleo principal Santiago):

Propostas:

Conexión Santiago – Noia - Muros

Conexión Noia - corredor do Barbanza

Significa vertebrar axialmente esta área, establecendo unha comunicación de transporte intermodal da costa das rías medias co aeroporto internacional de Santiago, e pola outra parte completa a circunvalación da península do Barbanza, facilitando o seu acceso e o aproveitamento dos seus recursos turísticos.

(Coincide e amplía a proposta do Plan 2000-2006)

Vertebracións complementarias:

- Cara ó oeste, conexión á vía proposta Fisterra-Coruña da área 6
- Cara ó sur, conexión á vía rápida Catoira-Ribeira

Proposta:

Conexión Santiago - Lugo

Significa a unión da capital de Galicia coa outra importante capital de provincia interior e unha importante vertebración transversal da eurorrexión.

Área 4 (núcleo principal Pontevedra):

Propostas:

Conexión Pontevedra – Lalín – Lugo

Significa a conexión axial desta área, comunicando as capitais de Pontevedra e Lugo, e favorecendo a dinámica de crecemento da importante comarca do Deza co establecemento dunha vía de transporte intermodal para as economías emerxentes do interior cos portos de Marín e Vigo.

Conexión circular do Morrazo

Significa unha importante mellora da vertebración da comarca do Morrazo, cunhas infraestructuras notablemente conxestionadas polo seu tránsito interno e de unión coa autoestrada A-9

(Coincide coa proposta do PEDEGA)

Vertebracións complementarias:

- Cara ó leste e como vertebración externa, conexión de Pontevedra e o Morrazo coa autovía das Rías Baixas, e conexión de toda a área con Asturias, o Cantábrico e Europa a través da vía proposta Lugo-Ribadeo
- Cara ó norte e sur, conexión co sistema principal de cidades a través do nódo da circunvalación proposta en Pontevedra coa autoestrada A-9
- Cara ó sur, conexión coa vía Pontevedra-Porriño proposta

Conexión Vilagarcía - Pontevedra - O Porriño

Significa completar a vertebración de Pontevedra cara ó norte, uníndose directamente con Vilagarcía, e cara ó sur, establecendo unha unión directa coa autovía da Rías Baixas e máis co IP 1 cara a Porto e Lisboa.

Área 5 (núcleo principal Ferrol):

Propostas:

Conexión Ribadeo – Viveiro – Ortigueira – Ferrol

Significa internamente a vertebración axial da costa norte-leste de Galicia, proporcionando unha importante mellora nas súas infraestructuras de comunicación, imprescindible para favorecer a súa espectacular dinámica de crecemento nos últimos anos.

Pero ademais, como antes se comentou, supón completar a vertebración externa da eurorrexión polo norte, unindo a área metropolitana Coruña-Ferrol e todo o sistema principal de cidades con Europa pola A-9 e o corredor transcantábrico.

Remate tramo Autoestrada A-9 Fene – Ferrol

Significa completar a autoestrada A-9 e con ela a vertebración do principal sistema de cidades da eurorrexión.

(Coincide coa proposta do PEDEGA)

Conexión Ferrol – As Pontes

Significa establecer unha vía de comunicación intermodal para o acceso ao porto do Ferrol dese importante centro industrial

(Coincide coa proposta do PEDEGA)

Conexión As Pontes – Vilalba

Significa completar a vertebración sur desta área

Vertebracións complementarias:

- Cara ó oeste, conexión co principal sistema de cidades da eurorrexión ao través da autoestrada A-9 en Ferrol
- Cara o sur, comunicación da costa norte con Lugo, desde Foz a través da vía proposta Ribadeo-Lugo, e desde Ferrol a través das conexións propostas Ferrol-As Pontes-Vilalba-Lugo

Área 6 (Núcleo principal A Coruña):

Propostas:

Conexión Carballo – Fisterra

Significa completar a vertebración da costa occidental da Coruña coa súa capital, favorecendo así a dinámica emerxente desta área, comunicándoa co sistema principal de cidades da eurorrexión a través da conexión en Coruña coa autoestrada A-9

Conexión Vimianzo – Santiago

Significa establece-la unión intermodal de toda esta área co aeroporto internacional de Santiago

Vertebracións complementarias:

- Cara ó leste, conexión con Europa por Asturias, ben a través das vías propostas Santiago-Curtis-Guitiriz e Lugo-Mondoñedo-Ribadeo, ben a través de Coruña e Ferrol pola autoestrada A-9 e a vía proposta Ferrol-Ribadeo
- Cara ó sur, conexión coa autovía das Rías Baixas pola vía proposta Santiago-Lalín-Ourense

Área 7 (núcleo principal Vilagarcía):

Propostas:

Conexión Catoira – A-9

Conexión Catoira – Vilagarcía- Autoestrada A-9

Conexión O Grove – Cambados – Vilagarcía - Autoestrada A-9

Significan completar a vertebración de toda a área e incrementar as facilidades de acceso do *hinterland* inmediato ao porto de Vilagarcía, en especial a súa conexión coa autoestrada A-9 por diferentes vías alternativas, favorecendo en conxunto as externalidades positivas e a súa dinámica de crecemento

Vertebracións complementarias:

- Cara ó norte, establecemento dunha importante mellora na conexión de transporte intermodal de toda a poboación e as cidades da ría da Arousa co aeroporto internacional de Santiago, a través da autoestrada A-9, desde Catoira para as cidades da banda norte da ría, e desde a proposta circunvalación e unión de Vilagarcía para as da banda sur
- Cara ó sur, facilitando a conexión directa de Vilagarcía coa autovía das Rías Baixas a través da unión das vías propostas Pontevedra-Lalín e Lalín-Ourense
- Cara o leste, facilitando igualmente a conexión de Vilagarcía co corredor transcantábrico cara a Europa a través da unión Pontevedra-Lugo-Asturias

Conexión Vilagarcía - Pontevedra - O Porriño

Significa a vertebración sur da Vilagarcía e a súa unión directa coa autovía das Rías Baixas

Área 8 (núcleo principal Vigo):

Proposta:

Novo tramo da autovía Vigo – Porriño

Significa completar a vertebración real desta área cara ó sur, eliminando un dos puntos negros de Galicia polo seu inadecuado trazado.

Vertebracións complementarias :

- Cara ó sur, mellorando a vertebración intrarrexional co sistema de cidades do Norte de Portugal, a través da conexión co IP-1 en Tui
- Cara ó leste, incrementando a seguridade da conexión coa autovía das Rías Baixas en Porriño.

2. NORTE DE PORTUGAL

Área 4 (núcleos principais Chaves, Vila Real e Peso da Régua)

Propostas:

IP-3 : Régua – Vila Real – Chaves – Vila Verde da Raia - Verín

Esta via permite a articulación do eixo territorial proposto, com a finalidade de estruturar o espaço interior da Região Norte. O troço do IP-3 (Vila Real-Chaves) constitui, juntamente com o troço do IP-4 (Porto-Vila Real), a denominada Diagonal do Douro, que tenciona ser uma via de inter-conexão exterior da Região Norte com o resto da Península e Europa.

Vertebrações complementares:

Em direção Oeste com as áreas 1 e 2 através do IC-5, com o qual conecta em Vila Pouca de Aguiar

Em direção Sul conecta com o nó de Viseu

Em direção Leste articula em Vila Real com o IP-4 para seguir até Bragança e Espanha

Rectificação da EN-103: Chaves-Bragança

Permitirá melhorar a ligação entre as áreas 4 e 5 pelo Norte, favorecendo os territórios situados entre os dois núcleos urbanos referidos.

Vertebrações complementares:

Com o IP-3 em Chaves

Com todas as vias com origem no nó de Bragança

IC-26 : Amarante – Régua (com enlace com o IP-3 no tramo Régua – Lamego)

Esta infra-estrutura permite incrementar a acessibilidade dos concelhos do Sul do

eixo Vila Real-Régua-Lamego desde o litoral através do sistema A-4 / IC-26

Vertebrações complementares:

No cruzamento com o IP-3 permite ir em direcção Norte a Vila Real e em direcção Sul a Viseu

EN-2: Alargamento da Ponte sobre o Douro e recuperação da ponte de ferro sobre o Douro na Régua, na confluência entre os concelhos da Régua e de Lamego

Trata-se de uma infra-estrutura de âmbito local com implicações de carácter regional

Área 2 (núcleos principais Braga e Guimarães)

Propostas:

IC-14: Apúlia – Barcelos – Braga / IP-9: Braga – Guimarães – Amarante (A-4)

Trata-se de uma via de articulação territorial de carácter transversal que vai facilitar a conexão da área 2, concretamente de Braga e Guimarães, com o litoral. Também permitirá a sua vertebração com os espaços interiores da Região Norte através do IP-4

Vertebrações complementares:

- Com o IC-1 em Apúlia (área 1)
- Com o IP-1 em Braga, o qual facilita as deslocações Norte-Sul
- Com a A-4 em Amarante: Conecta a área 2 (e a área 1) com as áreas de análise territorial 4 e 5

IC-5 : Vila do Conde – Famalicão – Guimarães – Fafe – Vila Pouca de Aguiar (IP-3) (O troço Famalicão-Guimarães-Fafe-Vila Pouca de Aguiar aparece em documentos recentes também denominado A-7)

Esta via juntamente com o IP-3 a partir de Vila Pouca de Aguiar, constitui a denominada Diagonal do Vale do Ave

Vertebrações complementares:

- Com o IC-1 em Vila do Conde
- Com o IP-1 em Famalicão
- Com o IP-9 em Guimarães
- Com o IP-3 em Vila Pouca de Aguiar

Via do Ave (Vieira do Minho-Póvoa de Lanhoso-Nó da Autoestrada A-7)

Via de importância sub-regional que tem como finalidade fundamental conectar a zona interior do Vale do Cávado e do Norte do Vale do Ave com a cidade de Guimarães e com a autoestrada A-7

Via Guimarães-Vizela

Via de importância sub-regional que permitirá incrementar a fluidez dos fluxos rodoviários em uma zona com uma elevada densidade de população

Retificação da EN-103 entre Braga e Chaves

Permitirá melhorar a ligação entre as áreas 4 e 2 pelo Norte, favorecendo os territórios situados entre os dois núcleos urbanos referidos.

Vertebrações complementares:

- Com o IP-3 em Chaves
- Com todas as vias com origem no nó de Braga

Rectificação da EN-101 entre Braga e Monção

Permitirá melhorar a ligação entre as áreas 2 e 1 pelo interior, favorecendo os territórios do interior do Alto Minho.

Vertebrações complementares:

- Com a EN-101 Monção-Valença e, portanto, com todas as vias com origem em Valença
- Com todas as vias com origem no nó de Braga

Rectificação EN-202 Monção-Melgaço

Via que permite articular o interior Norte da NUT III Minho-Lima, estabelecendo uma comunicação alternativa entre o IP-1 e a Autovia das Rias Baixas

Vertebrações complementares:

- Com a ponte sobre o Minho em Arbo, permitindo a conexão com a autovia das Rias Baixas através das Neves
- Com todas as vias com origem no nó de Valença

Área 5 (núcleo principal Bragança)

Propostas:

A-4 : Matosinhos -- Águas Santas – Amarante – Vila Real – Bragança

Conexão da área 5 com o resto da Região Norte reduzindo os custos da excentricidade territorial.

Vertebrações complementares:

- Com o IP-3 em Vila Real
- Com todas as vias com origem no Porto

Em Bragança:

Em direcção Leste:

- *A-4: Bragança – Fronteira de Quintanilha (continuação do lado espanhol, por autovia, até à autovia Vigo-Madrid)*

Em direcção Norte

- *IP-2: Bragança – Fronteira de Portelo (continuação do lado espanhol, por autovia, até à autovia Vigo-Madrid, em Puebla de Sanabria)*

IC-5: Vila Pouca de Aguiar-Miranda do Douro

Via de carácter transversal que permite vincular as áreas 1 e 2 com as áreas 4 e 5. Articula em sentido horizontal o espaço interior da Região Norte.

Vertebrações complementares:

- Com o IP-3 em Vila Pouca de Aguiar
- Com a fronteira espanhola nas proximidades de Miranda do Douro

IP-2: Guarda-Bragança

Infraestructura de articulação territorial na zona interior do país

Vertebrações complementares:

- Com o resto do IP-2 a partir de Guarda
- Com as vias com origem no nó de Bragança

Área 1 (núcleo principal Viana do Castelo):

Propostas:

ICI: Viana do Castelo – Valença

Continuação do troço concluído entre o Porto e Viana do Castelo. Quando concluída, esta infra-estrutura será uma alternativa gratuita para o trânsito entre o Porto e a Galiza pelo litoral

Vertebrações complementares:

- Com todas as vias com origem no Porto e na fronteira de Valença
- Com o IC-5 em Vila do Conde
- Com o IC-14 em Apúlia
- Com o IP-9 em Viana do Castelo

IP-9: Viana do Castelo – Ponte de Lima / IC28: Ponte de Lima – Fronteira do Lindoso (continuação do lado galego desde a fronteira até a autovia Vigo-Madrid em Ourense)

Permite vertebrar o espaço interior da NUT III Minho-Lima, facilitando ao mesmo tempo a conexão desde a costa portuguesa, Viana do Castelo, à Galiza pelo interior

Área 3 (núcleos principais Porto e Gaia)

Propostas:

IC-29: Porto – Gondomar

Via com a clara finalidade de eliminar os constantes engarrafamentos na circulação entre Gondomar e os concelhos do núcleo central da AMP

ACCESOS ÁS CIDADES E CINTURÓNS DE CIRCUNVALACIÓN

Un dos problemas máis serios que teñen na actualidade as cidades medias e grandes do sistema urbano do E.A. son os accesos e as circunvalacións. A carencia destes non só provoca custos elevados no transporte senón que dificulta un sistema de vida construído sobre as periferias como alternativa ao alto prezo da vivenda nos núcleos urbanos, ao tempo que elimina as vantaxes conseguidas coas novas infraestructuras. De pouco serve a nova autoestrada, se chegar dunha cidade a outra leva cáse o mesmo tempo que entrar e dirixirse ao destino unha vez nelas.

É polo tanto preciso un plano específico de accesos e circunvalacións aos núcleos urbanos, que contemple, polo menos, as seguintes propostas :

ACESSOS ÁS CIDADES E CIRCUNVALAÇÕES

Um dos problemas mais sérios que têm na actualidade as cidades médias e grandes do sistema urbano do E.A. são os acessos e as circunvalações. A carência destes não provoca apenas custos elevados no transporte, mas dificulta um sistema de vida construído sobre as periferias como alternativa ao alto preço da habitação nos núcleos urbanos, ao tempo que elimina as vantagens conseguidas com as novas infra-estruturas. De pouco serve a nova auto-estrada se chegar de uma cidade a outra leva quase o mesmo tempo que entrar e dirigir-se ao destino uma vez nelas.

É, portanto, preciso um plano específico de acessos e circunvalações aos núcleos urbanos que contenha, pelo menos, as seguintes propostas :

1. GALICIA

FERROL:

- *Finalización da autoestrada Fene-Ferrol e accesos á cidade pola Ronda oeste de Fene*

Aínda que a primeira proposta xa aparece no apartado de autovías e corredores, aquí aparece como acceso, complementando a vertebración de toda a súa área poboacional de influencia, así como das outras vías propostas

A CORUÑA:

- *Plano sectorial da rede viaria da Coruña, que enlaza a mancomunidade de Coruña coa A-9, Autovía do Noroeste, Autovía de Carballo, aeroporto e terceira ronda de acceso.*
- *Acceso ao porto e enlace desta vía coas Avenidas de penetración na cidade*

Supón a vertebración das súas principais infraestructuras de acceso e sobre todo das comunicacións intermodais coas instalacións portuarias e aeroportuarias

SANTIAGO DE COMPOSTELA:

- *Periférico oeste entre a estrada da Coruña e a de Noia, cunha variante no Milladoiro.*
- *Mellora do tramo entre o Castiñeiriño e a estrada de Noia.*
- *Variante Sar-Pontepedriña e do nó de Vidán.*

Completa a vertebración de tódalas vías de acceso á cidade

VILAGARCÍA DA AROUSA:

- *Enlace directo coa autoestrada A-9 como Ronda norte da cidade, dando servizo ao porto e mais ao polígono industrial de Bamio.*

- *Ronda sur para unir o porto directamente coa autoestrada A-9, ademais de dar ese mesmo servizo á conexión co Grove proposta*

Significa a vertebración das principais infraestructuras de conexión da área económica de Vilagarcía, creando externalidades positivas para toda a zona

PONTEVEDRA:

- *Circunvalación nordeste desde o nódo da autoestrada A-9 no Pino, unindo as conexións propostas a Lalín-Lugo, a Vilagarcía e mais a vía rápida a Sanxenxo*

Completa a ronda leste da cidade, vertebrando os seus accesos

VIGO:

- *Cinturón litoral sur de unión coa autovía Vigo-Porriño, o aeroporto e o polígono tecnolóxico de Valadares*

Significa vertebrar os accesos máis usados por transporte pesado da cidade e completar a unión intermodal das principais infraestructuras viarias coas instalacións portuarias e aeroportuarias

OURENSE:

- *Circunvalación norte (variante de Ourense N-120 e N-525) de unión da N-120 (conexión a Monforte-Sarria-Lugo proposta)*
- *Acceso centro á conexión Ourense-Carballiño-Lalín-Santiago proposta e mais á autovía das Rías Baixas*

Significa completar a circunvalación desta cidade e facilitar tanto o acceso desde o centro a tódalas autovías coma o mesmo acceso de toda a súa área poboacional de influencia

MONFORTE DE LEMOS:

- *Ronda de unión entre as conexións propostas Sarria-Lugo, ata Ourense polo sur e O Barco e Ponferrada cara ó leste*

Supón unha importante mellora na eficacia das citadas infraestructuras, tanto para eliminar o impacto sobre a zona monumental da cidade coma para facilitar a conexión dos usuarios

LUGO:

- *Ronda suroeste de enlace cun nódo en Nadela, entre a autovía do Noroeste e as conexións propostas de Sarria-Monforte e Lalín-Pontevedra, e finalmente coa Ronda norte, o que implica unha nova ponte sobre o Miño.*

Significa vertebrar circularmente os accesos á cidade e facilitar ao mesmo tempo o acceso ás diferentes infraestructuras viarias por parte da zona poboacional de influencia de Lugo

2. NORTE DE PORTUGAL

PORTO:

- *Conclusão do IC-24, Circular Regional Exterior do Porto (CREP), que circunda uma parte importante da AMP pela zona Oriental: Perafita (IC-1)-Maia-Campo-Crestuma-Argoncilhe-Espinho (IC-1)*

O IC-24, apesar de ser uma infra-estrutura regional de valor estratégico, tem, sem dúvida, um forte impacto no desvio do tráfego de atravessamento no sentido Sul-Norte e Norte-Sul da AMP

GAIA:

- *Conclusão do IC-23, Circular Regional Interior do Porto (CRIP), que facilita as deslocações entre Gaia e o Porto*
- *Conclusão da ER-1-18, que facilita as deslocações entre o IP-1 e o IC-1*
- *Construção da Ponte do Infante*
- *Conclusão do IC-1*

Estas infra-estruturas permitirão incrementar a fluidez entre o Porto e Gaia, facilitando a circulação na principal via de conexão entre ambas cidades: a ponte da Arrabida. Simultaneamente, estas infra-estruturas permitirão absorver parcialmente o trânsito que até ao momento circula pelo tabuleiro superior da Ponte D. Luís, o qual passará, em breve, a ser utilizado exclusivamente pelo Metro do Porto

BRAGA:

- *Construção da Variante à EN-14*
- *Construção da terceira fase da Variante Sul de enlace entre EN-101, o IP-9 e o IP-1 em Celeirós*
- *Construção de Variante entre as EN-101 e EN-201*

Estas novas variantes vão permitir diminuir de maneira substancial o tempo de entrada na cidade de Braga desde a autoestrada A-3 (IP-1), ao mesmo tempo que vão permitir uma melhor ligação entre o sistema de variantes e as circulares urbanas internas.

VILA REAL:

- *Via de circunvalação que permita a conexão entre o IP-3 e o IP-4 (entre São Lourenço e a Quinta da Seara)*

Esta via permitirá não só eliminar o trânsito de atravessamento da cidade em todas as direcções como também, servir de via de circunvalação para o tráfego urbano e rur-rubano, melhorando o índice de acessibilidade à cidade.

CHAVES:

- *Via de cintura urbana e ligação desta via com o IP-3*

Este conjunto de infra-estruturas permitirá incrementar a fluidez do trânsito e facilitar o acesso ao núcleo urbano.

BRAGANÇA:

- *Fecho do anel de circunvalação que circunda parcialmente à cidade (a parte construída do anel faz parte do IP-4)*

Este anel de circunvalação totalmente construído vai permitir distribuir, de forma mais adequada, o trânsito de acesso à cidade e, ao mesmo tempo, vai diminuir o impacto do tráfego de atravessamento potencialmente gerado pelo IP-2 e o IP-4, quando estiverem totalmente concluídos.

RÉGUA:

- *Potenciação das estradas municipais paralelas ao futuro IC-26, o qual vai funcionar parcialmente como circunvalação à cidade*

Tendo em consideração o actual traçado das vias e a especial orografia da zona, trata-se da única alternativa para eliminar trânsito do núcleo urbano.

PORTOS MARÍTIMOS

Para o desenvolvemento socioeconómico do sistema urbano do Eixo Atlántico, e conseguintemente da eurrerrexión no seu conxunto, faise precisa a mellora da eficiencia e competitividade de todos e de cada un dos portos do sistema, mediante un compromiso de futuro das administracións municipais, autoridades portuarias e axentes vinculados a elas como usuarios. Isto implica a creación dun Comité Coordinador dos portos con representación de tódalas autoridades portuarias e a promoción exterior dos portos do sistema, destacando os seus elementos de complementariedade.

O obxectivo é gañar "hinterland" no interior da Península e "foreland", maior influencia nas áreas países de destino, mediante a promoción dos portos do sistema e a mellora das comunicacións intermodais terrestres, así como tamén pola mellora dos seus servizos. A curto prazo é posible mellorar o nivel de trafegos do sistema, promovendo aqueles trafegos nos que xa existe unha certa especialización e atraendo algúns trafegos de transbordo nos que existen vantaxes de posición xeográfica.

Para eso é moi importante a elaboración conxunta de proxectos de desenvolvemento infraestrutural, promoción de actividades e formación profesional do sistema portuario no marco do Eixo Atlántico que contribúan a mellorar a fluidez das relacións dos portos coas cidades en varios niveis: análise da contribución dos portos para o desenvolvemento sócio-económico local, estudo das posibilidades de reconversión urbanística e comercial das zonas portuarias máis integradas nas cidades, análise das infraestruturas terrestres de conexión intermodal do porto coa súa cidade e o seu "hinterland".

Accións propostas:

PORTOS MARÍTIMOS

Para o desenvolvemento sócio-económico do sistema urbano do Eixo Atlántico e, por conseguinte, da euro-región en conxunto, torna-se precisa a melloría da eficiencia e competitividade de todos e de cada un dos portos do sistema, por meio de un compromiso de futuro das administracións municipais, autoridades portuarias e agentes vinculados a elas como utentes. Isto implica a creación de un Comité Coordinador dos portos com representação de todas as autoridades portuarias e a promoção exterior dos portos do sistema, destacando os seus elementos de complementariedade.

O obxectivo é gañar "hinterland" no interior da Península e "foreland", maior influencia nas áreas e países de destino, por meio da promoção dos portos do sistema e a melloría das comunicacións intermodais terrestres, bem como pela melhoria dos seus servizos. No curto prazo é possível melhorar o nível de tráfegos do sistema, promovendo aqueles tráfegos em que já existe uma certa especialização e atraindo alguns tráfegos de transbordo nos que existem vantagens de posição geográfica.

Para isso é muito importante a elaboração conjunta de projectos de desenvolvemento infra-estrutural, promoção de actividades e formação profissional do sistema portuario no quadro do Eixo Atlántico que contribúan para mellorar a fluidez das relacións dos portos com as cidades em vários níveis: análise da contribuição dos portos para o desenvolvemento sócio-económico local, estudo das possibilidades de reconversão urbanística e comercial das zonas portuarias mais integradas nas cidades, análise das infra-estruturas terrestres de conexão intermodal do porto com a súa cidade e o seu "hinterland".

Acções propostas:

FERROL:

- *Porto exterior en Canelas-Prioriño coa construción dunha estación regasificadora, e mellora do acceso ao porto exterior mediante unha vía con función territorial de articulación entre a costa ferrolá e as vías de comunicación rexional.*

A CORUÑA:

- *Porto exterior en Punta Langosteira*

VIGO:

- *Creación dunha plataforma loxística intermodal e dotacións infraestruturais básicas para o seu desenvolvemento estratéxico*
- *Ampliación da terminal de transbordadores*
- *Novas lonxas coa adecuación das áreas de servizo*
- *Conexión ferroviaria Guixar-Bouzas.*

MARÍN:

- *Comunicación ferroviaria entre Pontevedra e o porto de Marín*
- *Reacondicionamento do tramo da autovía Pontevedra-Marín que dá servizo ao porto.*

VIANA DO CASTELO:

Construção dos acessos rodo-ferroviários ao porto de mar (articulação com o IC-1

LEIXÕES-PORTO:

- *Criação de uma plataforma multimodal e de um centro de mercadorias na AMP*

DOURO:

- *Cais de protecção para a Barra do Douro para melhorar a navegabilidade*
- *Construção dos cais da Foz no Porto para interconectar a navegabilidade fluvial com os portos marítimos*
- *Construção de infra-estruturas logísticas do porto da Régua que permitam incrementar a complementaridade entre o transporte fluvial e o transporte por estrada*

En conxunto, a proposta do Eixo Atlántico vai correctamente encamiñada aos dous obxectivos citados de gañar *hinterland* e *foreland*, isto é, mellorar a relevancia e o papel económico das instalacións portuarias para favorecer o desenvolvemento da eurorrexión, sobre todo se temos en conta, como xa se apuntou no Plan Estratéxico 94, que a maioría do comercio externo utiliza esta vía de transporte.

Como suxerencia adicional e simplemente abondando nas propias consideracións xenéricas da proposta, debemos insistir na urxencia de crear o Comité Coordinador dos portos, organismo que cremos imprescindible para a eficacia de todas as actuacións, que en caso contrario poderían ter simplemente uns reducidos efectos puntuais e non un impacto xeral de externalidades positivas para a globalidade da eurorrexión.

Em conjunto, a proposta do Eixo Atlântico vai correctamente encaminhada para os dois objectivos referidos de ganhar *hinterland* e *foreland*, isto é, melhorar a relevância e o papel económico das instalações portuárias para favorecer o desenvolvemento da euro-região, sobretudo, se tivermos em conta, como já foi apontado no Plano Estratégico 94, que a maioria do comércio externo utiliza esta via de transporte.

Como sugestão adicional e simplesmente profundando nas próprias considerações genéricas da proposta, temos de insistir na urgência de criar o Comité Coordenador dos portos, organismo que achamos imprescindível para a eficácia de todas as actuações que, caso contrário, poderiam ter simplesmente uns reduzidos efeitos pontuais e não um impacto geral de externalidades positivas para a globalidade da euro-região.

AEROPORTOS

Tendo en conta, coma xa foi apuntado, que o transporte aéreo desempeña funcións de primeira orde no sector turístico, é un elemento integrador das diferentes rexións e mercados e constitúe un factor esencial para o desenvolvemento industrial a transferencia de tecnoloxía e mais o desenvolvemento de servicios avanzados ás empresas, as propostas de mellora significarán a medio prazo un notable impacto económico e territorial, na medida en que os aeroportos cheguen a ser puntos privilexiados de intercambio modal e, por conseguinte, puntos centrais da vertebración territorial.

Desde esa consideración, a mellora das infraestruturas de transporte aéreo na perspectiva do Eixo Atlántico e do seu sistema urbano cumprirá un dobre obxectivo:

- Sensibilizar ás compañías aéreas e ás empresas públicas de xestión aeroportuaria na relevancia da lóxica do sistema urbano transfronterizo e interrexional do Eixo Atlántico, e no potencial da internacionalización das súa principais infraestruturas de transporte aéreo.
- Contribuir á promoción do transporte aéreo interrexional desde a óptica europea, particularmente nos espazos máis periféricos e desfavorecidos, tendo en conta o potencial de internacionalización e de xeración de tráfego aéreo no contexto da fachada atlántica.

AEROPORTOS

Tendo em conta que, como já foi apontado, o transporte aéreo desempenha funções de primeira categoria no sector turístico, este é também um elemento integrador das diferentes regiões e mercados e constitui um factor essencial para o desenvolvemento industrial, para a transferência de tecnologia e para o desenvolvemento de serviços avançados às empresas; as propostas de melhoria significarão, no médio prazo, um notável impacto económico e territorial, na medida em que os aeroportos cheguem a ser pontos privilegiados de troca modal e, por conseguinte, pontos centrais da vertebração territorial.

Dessa consideração, a melhoria das infra-estruturas de transporte aéreo na perspectiva do Eixo Atlântico e do seu sistema urbano cumprirá um duplo objectivo:

- Sensibilizar as companhias aéreas e as empresas públicas de gestão aeroportuária para a relevância da lógica do sistema urbano transfronteiriço e inter-regional do Eixo Atlântico, e no potencial da internacionalização das suas principais infra-estruturas de transporte aéreo
- Contribuir para a promoção do transporte aéreo inter-regional da perspectiva europeia, particularmente nos espaços mais periféricos e desfavorecidos, tendo em conta o potencial de internacionalização e de geração de tráfego aéreo no contexto da fachada atlântica.

ACCIONES PROPOSTAS CON CARÁCTER XERAL PARA OS CATRO AEROPORTOS PRINCIPAIS:

- *Autorización para operar novas compañías aéreas, especialmente nos aeroportos galegos*
- *Incremento de destinos, especialmente europeos, complementarios entre os aeroportos do Eixo Atlántico*
- *Elaboración dun plan de especialización e complementariedade nas liñas e nos destinos*
- *Impulsar un plan de enlaces internacionais que impulse o aumento de tráfico aéreo*
- *Remodelación da política española de ordenación do tránsito aéreo, como complemento da anterior medida, que permita o acceso a destinos europeos especialmente, sen a obriga do enlace en Madrid*

ACÇÕES PROPOSTAS COM CARÁCTER GERAL PARA OS QUATRO AEROPORTOS PRINCIPAIS:

- *Autorização para poderem operar novas companhias aéreas, especialmente nos aeroportos galegos*
- *Incremento de destinos, especialmente europeos, complementares entre os aeroportos do Eixo Atlántico*
- *Elaboração de un plano de especialização e complementariedade nas liñas e destinos*
- *Impulsar un plano de ligações internacionais que impulse o aumento de tráfico aéreo*
- *Remodelação da política espanhola de ordenamento do tránsito aéreo, como complemento da anterior medida, que permita o acceso a destinos europeos especialmente, sem a obrigação da ligação em Madrid*

ACCIONES ESPECÍFICAS / ACÇÕES ESPECÍFICAS

A CORUÑA:

- *Construcción de novos accesos co nivel de autovía, desde a cidade e desde o nó de comunicacións coas autoestradas, seguindo o Plan sectorial da rede viaria da Coruña.*
- *Instalación de sistemas que permitan aterrizar a avións en condicións climatolóxicas adversas.*
- *Ampliación de pistas e servicios aeroportuarios.*
- *Creación de zonas de apoio loxístico aeroportuario.*

SANTIAGO DE COMPOSTELA:

- *Outorgamento da condición de internacional, como fronteira comunitaria con aduana e control fito-sanitario as 24 horas.*
- *Creación dunha terminal de carga e un polígono de servicios anexo.*

VIGO:

- *Instalación de sistemas que permitan aterrizar a avións en condicións climatolóxicas adversas*
- *Ampliación das pistas*
- *Creación dunha zona de apoio loxístico aeroportuario.*

O PORTO:

- *Alargamento do aeroporto Sá Carneiro, aumentando a súa capacidade e operacionalidade*

TRÁS-OS-MONTES :

- *Alargamento e repavimentación da pista do Aeródromo de Bragança*
- *Melhora dos aeródromos de Vila Real e Chaves*

No conjunto, as medidas propostas são consequentes com os objectivos explicitados e significam uma adequada vertebração exterior da euro-região, tendo em conta o importante papel que desempenha este meio de transporte como factor de desenvolvimento, porquanto facilita a provisão de serviços de alta tecnologia e potencia o crescimento e extensão das actividades do sector turístico.

No entanto, e como já foi apontado na análise da vertebração externa, não há dúvida da quanto à evolução crescente dos trânsitos e do volume de aeronaves que utilizam os aeroportos da euro-região, bem como da notável vantagem comparativa que se pode observar no aeroporto Sá Carneiro a respeito dos outros três da Galiza. Com estes dados aproximamo-nos da reflexão sobre dois aspectos importantes que afectam a melhoria do uso destas valiosas infra-estruturas:

- A excelente situação geográfica destes aeroportos, unida à crescente utilização pelos utentes nestes últimos anos, aconselharia uma remodelação e uma ampliação dos seus destinos habituais, a fim de conseguir uma maior eficiência no uso de umas instalações modernas e recentemente acondicionadas. Isto ajudaria também a descongestionar o intenso tráfego das conexões no aeroporto central da península em Madrid-Barajas.
- O maior volume dos trânsitos do aeroporto Sá Carneiro aconselha uma especialização nos destinos internacionais transoceânicos, o que se corresponde com a proposta da sua maior operatividade. As características de Labacolla apontam para uma especialização nos destinos europeus de longo curso, o que harmoniza igualmente com a proposta da sua condição de fronteira comunitária, e a utilização de Peinador e Alvedro poderia concentrar-se no trânsito nacional e destinos europeus próximos, o que coincide com a proposta de instalações de sistemas para aterragem em condições climatéricas adversas.

Obviamente, isto não suporia, em qualquer caso, o abandono de determinados destinos que fossem amplamente procurados e utilizados na actualidade em cada um dos aeroportos e, simplesmente, marcaria uma orientação futura de especialização e maximização da eficácia no uso das instalações.

En conxunto, as medidas propostas son consecuentes cos obxectivos explicitados e significan unha adecuada vertebración exterior da eurorrexión, tendo en conta o importante papel que xoga este medio de transporte como factor de desenvolvemento, en canto que facilita a provisión de servizos de alta tecnoloxía e potencia o crecemento e a extensión das actividades do sector turístico.

Sen embargo, e como xa foi apuntado na análise da vertebración externa, non hai dúbida da evolución crecente dos trânsitos e do volume de aeronaves que utilizan os aeroportos da eurorrexión, así como da notable vantaxe comparativa que se pode observar no aeroporto Sá Carneiro con respecto aos outros tres de Galicia. Con estes datos afondamos na reflexión sobre dous aspectos importantes que afectan á mellora do uso destas valiosas infraestructuras:

- A excelente situación xeográfica destes aeroportos, unida á crecente utilización polos usuarios nestes últimos anos, aconsellaría unha remodelación e ampliación dos seus destinos habituais, a fin de conseguir unha maior eficiencia no uso dunhas instalacións modernas e recentemente acondicionadas. Isto axudaría ademais a desconxestionar o intenso trafego das conexións no aeroporto central da península en Madrid-Barajas.
- O maior volume dos trânsitos do aeroporto Sá Carneiro aconsella unha especialización nos destinos internacionais transoceánicos, o que se corresponde coa proposta da súa maior operatividade. As características de Labacolla apuntan a unha especialización nos destinos europeos de longa distancia, o que igualmente harmoniza coa proposta da súa condición de fronteira comunitaria, e a utilización de Peinador e Alvedro podería concentrarse no trânsito nacional e destinos europeos próximos, o que encaixa coa proposta de instalacións de sistemas para ateraxe en condicións climatolóxicas adversas.

Obviamente, isto en ningún caso supoñería o abandono de determinados destinos que fosen amplamente demandados e utilizados na actualidade en cada un dos aeroportos, e simplemente marcaría unha orientación futura de especialización e maximización da eficacia no uso das instalacións.

REDE FERROVIÁRIA

Na perspectiva da coesão intrarregional e em especial entre as cidades do Eixo, a linha do Miño e a ligação ferroviária Tui-Vigo-Santiago-Coruña-Ferrol constituem, sem dúvida, a espinha dorsal do sistema, permitindo a conexão entre as zonas com maior potencial demográfico e maior dinâmica productiva da eurorrexión e, consecuentemente, con maior capacidade de xeración de viaxes.

Para isto resultaría necesaria a coordinación entre as dúas entidades RENFE e CP, que permita incrementar a calidade dos servizos de transporte ferroviario, eliminando as diferenzas nas características técnicas e funcionais entre as dúas redes ferroviarias, esencialmente nas liñas que constituem a rede fundamental do Eixo.

Actualmente, o papel do transporte ferroviario pode considerarse en liñas xerais marginal para o desenvolvemento da eurorrexión, tanto no sistema urbano principal coma nas áreas que definimos como emerxentes, e a revisión deste papel pasa por unha profunda modificación das súas estruturas, trazados e xestión económica, na procura de facer atractivo este medio de transporte para viaxeiros e mercadorías.

REDE FERROVIÁRIA

Na perspectiva da coesão intra-regional e especialmente entre as cidades do Eixo, a liña do Miño e a lixação ferroviária Tui - Vigo - Santiago - A Coruña - Ferrol constituem, sem dúvida, a columna vertebral do sistema, permitindo a conexão entre as zonas com maior potencial demográfico e maior dinâmica productiva da euro-região e, consecuentemente, com maior capacidade de geração de viagens.

Para isto resultaria necessária a coordenação entre as dúas entidades RENFE e CP, permitindo esta incrementar a calidade dos servizos de transporte ferroviário, eliminando as diferenzas nas características técnicas e funcionais entre as dúas redes ferroviárias, esencialmente nas liñas que constituem a rede fundamental do Eixo.

Actualmente, o papel do transporte ferroviário pode considerar-se, em geral, marginal para o desenvolvemento da euro-região, tanto no sistema urbano principal como nas áreas que definimos como emergentes, e a revisão deste papel passa por unha profunda modificación das súas estruturas, traçados e gestão económica, na procura de facer atractivo este medio de transporte para passageiros e mercadorías.

Medidas propostas:

- *Modernización do corredor ferroviario Ferrol-Porto con velocidade alta, chegando ata Lisboa, e podendo integralo na rede de transporte coordinado.*
- *Estudio da reimplantación da liña do Douro / Tua, co enlace por Bragança a Pedralva de la Pradaria (Puebla de Sanabria), coa posible duplicación ate Marco de Canavezes e electrificación ate a Regua*
- *Construcción en Vigo da saída ferroviaria sur, conectada directamente coa liña Porto-Lisboa, dando servizo ao Campus Universitario e mais ao parque tecnolóxico*
- *Creación da estación do norte en Porto, establecendo novos accesos mediante túneis*
- *Entrada en Galicia da alta velocidade de conexión co centro da península.*

Medidas propostas:

- *Modernização do corredor ferroviário Ferrol-Porto con velocidade alta, chegando até Lisboa e podendo integrá-lo na rede de transporte coordenado.*
- *Estudo da reimplantação da liña do Douro / Tua, com a lixação por Bragança a Pedralva de la Pradaria (Puebla de Sanabria), com a possível duplicação até Marco de Canavezes e electrificação até Régua*
- *Construção em Vigo da saída ferroviária sul, conectada directamente com a liña Porto-Lisboa, dando servizo ao Campus Universitário e também ao parque tecnolóxico*
- *Criação da estação do Norte no Porto, estabelecendo novos accesos por meio de túneis*
- *Entrada na Galiza da alta velocidade de conexão com o centro da península.*

PLAN DE PROXIMIDADES:

- *A Coruña - O Ferrol*
- *Santiago - Vilagarcía*
- *Vigo - Pontevedra*
- *Ourense - Carballiño*
- *Ourense - Vigo*
- *Porto - Braga*

Dada a actual situación e utilización do ferrocarril, calquera medida de mellora serviría para o obxectivo de incrementar o papel deste medio de transporte no desenvolvemento da eurorexión, pero en conxunto as actuacións propostas cObren amplamente esa finalidade, perseguindo como obxectivo último que a rede ferroviaria chegue a adquirir un peso relevante na vertebración tanto exterior comA interna da eurorexión.

En especial, consideramos de singular importancia a proposta do plan de cercanías, pois as grandes áreas metropolitanas ou rexións urbanas supoñen neste momento espacios de tránsito regular e intenso de persoas, condicionantes fundamentais para a eficacia e rendibilidade dese tipo de ordenamento das liñas ferroviarias.

Como suxerencia adicional apuntamos tamén neste caso a urxencia dun organismo de coordinación das dúas entidades responsables da planificación ferroviaria, RENFE e CP, imprescindible para unha modificación global da xestión económica, reorientada a facer atractivo este medio de transporte para mercadorías, o que convertería realmente ao tren nun claro factor de creación de externalidades positivas para as empresas da eurorexión.

PLANO DE CERCANIAS:

A Coruña - Ferrol

Santiago - Vilagarcía

Vigo - Pontevedra

Ourense - O Carballiño

Ourense - Vigo

O Porto - Braga

Dada a actual situación e utilización do caminho-de-ferro, qualquer medida de melhoria serviría para o obxectivo de incrementar o papel deste medio de transporte no desenvolvemento da euro-região, mas, em conjunto, as actuações propostas cobrem largamente essa finalidade, perseguindo como obxectivo último que a rede ferroviária chegue a adquirir un peso relevante na vertebración tanto exterior como interior da euro-região.

Especialmente, consideramos de singular importância a proposta do plano de cercanias, pois que as grandes áreas metropolitanas ou regiões urbanas supõem, nesta altura, espaços de trânsito regular e intenso de pessoas, condicionantes fundamentais para a eficácia e rendibilidade desse tipo de ordenamento das linhas ferroviárias.

Como sugestão adicional apontamos, também neste caso, a necessidade da criação urgente de um organismo de coordenação das duas entidades responsáveis da planificação ferroviária, RENFE e CP, imprescindível para uma modificação global da gestão económica, reorientada para fazer atractivo este meio de transporte de mercadorias, o que converteria realmente o comboio num claro factor de criação de externalidades positivas para as empresas da euro-região.

NOVAS TECNOLOXÍAS E RECURSOS ENERXÉTICOS

A pesar de que os estudos sobre estes temas non están moi desenvolvidos, non hai dúbida de que son absolutamente prioritarios para a dinamización do conxunto da euro-rexión, e deben ser obxecto dunha análise específica que obviamente desborda a finalidade e extensión deste informe.

As actuacións deberán dirixirse a crear as condicións para estender as novas tecnoloxías da información, tanto á poboación en xeral coma ao mundo da empresa e da administración, e poden ser en resumo:

- *Investimentos en infraestrutura e equipamento de telecomunicacións, con experiencias piloto que permitan artellar unha gran rede telemática na eurorexión, enlazando entidades públicas e privadas para permitir transferencias entre centros de I+D e empresas*
- *Dixitalización dos sistemas de radio e televisión*
- *Desenvolvemento das comunicacións por cable, telefonía móbil e aplicacións tecnolóxicas*

Adicionalmente, compriría facer un seguimento axeitado do desenvolvemento do Programa sobre Cidades Digitais, en fase de aplicación en Portugal, a fin de aproveitar o Know-how xerado para a aplicación de programas similares nas cidades galegas do EA, no caso de que esta iniciativa se traduza en resultados positivos tanxíbeis nas cidades portuguesas.

Calquera iniciativa que xurda neste dominio, nun dos lados da fronteira, debe ser compartida cos axentes do outro lado, na procura de ampliar os beneficios xerados polas externalidades de rede, propias da combinación de informática e de telecomunicacións.

Pola súa parte, a garantía da dispoñibilidade efectiva de recursos enerxéticos asegura a viabilidade dos asentamentos da poboación e das empresas, contribuíndo á vertebración social e económica do territorio, polo que deben apuntarse algunhas medidas referidas ao abastecemento de gas natural ao conxunto da eurorexión:

- *Ligazón da rede entre Braga e Tui*

- *Rede de distribución de gas natural en Chaves*
- *Enlace da rede de distribución de Bragança coa rede de gaseoductos*
- *Terminal de recepción do gas natural por vía marítima.*

A importancia actual e futura das novas tecnoloxías da comunicación resulta tan obvia que a penas compre agregar nada á filosofía das medidas propostas, e unicamente suxerir un maior afondamento na análise das prioridades, que, en calquera caso e a causa da rapidez con que se producen as innovacións, sempre será provisional.

O mesmo podemos dicir da singular relevancia da garantía do aprovisionamento enerxético, tanto para as cidades coma para as empresas, constituindo un obxectivo estratéxico de primeira orde a curto prazo, polo que o esforzo a realizar na súa procura debe conseguir o consenso sen fendas entre os administradores municipais, os gobernos autonómicos e centrais e, desde logo, as propias empresas, para conseguir a maior eficacia dos proxectos que se realicen.

NOVAS TECNOLOGIAS E RECURSOS ENERGÉTICOS

Apesar de os estudos sobre estes temas non estarem muito desenvolvidos, non há dúbida que são absolutamente prioritários para a dinamização do conjunto da euro-região, e têm de ser obxecto de uma análise específica que obviamente redorda a finalidade e extensão deste relatório.

As acções deverão ser dirigidas a criar as condições para estender as novas tecnoloxías da información, tanto á poboación en xeral como ao mundo da empresa e da administración, e poden ser, resumindo:

Investimentos em infra-estrutura e equipamento de telecomunicações, com provas experimentais que permitam articular uma grande rede telemática na euro-região, ligando entidades públicas e privadas para permitir transferências entre centros de I&D e empresas

Digitalização dos sistemas de rádio e televisão

Desenvolvimento das comunicações por cabo, telefonia moveis e aplicações tecnológicas

Adicionalmente, seria necessário seguir atentamente o desenvolvimento do Programa sobre Cidades Digitais, em fase de aplicação em Portugal, a fim de aproveitar o Know-how gerado para a aplicação de programas semelhantes nas cidades galegas do EA, no caso de esta iniciativa traduzir-se em resultados positivos tangíveis nas cidades portuguesas.

Qualquer iniciativa que surgir neste domínio, num dos lados da fronteira, deve ser partilhada com os agentes do outro lado, com o objectivo de alargar os benefícios criados pelas externalidades de rede, próprias da combinação de informática e telecomunicações.

Por sua vez, a garantia da disponibilidade efectiva de recursos energéticos assegura a viabilidade dos assentamentos da população e das empresas, contribuindo para a vertebração social e económica do território, pelo qual devem ser apontadas algumas medidas referidas ao fornecimento de gás natural ao conjunto da euro-região:

Ligação da rede entre Braga e Tui

Rede de distribuição de gás natural em Chaves e Viana do Castelo.

Ligação da rede de distribuição de Bragança com a rede de gasodutos

Terminal de recepção do gás natural por via marítima.

A importância actual e futura das novas tecnologias da comunicação resulta tão óbvia que quase não é preciso acrescentar nada à filosofia das medidas propostas e, unicamente, sugerir uma maior profundidade na análise das prioridades que, em qualquer caso e por causa da rapidez com que se produzem as inovações, será sempre provisório.

O mesmo podemos dizer da singular relevância da garantia do fornecimento energético, tanto para as cidades como para as empresas, constituindo um objectivo estratégico de primeira importância no curto prazo, pelo qual o esforço a realizar na sua procura deve conseguir o consenso sem fendas entre os administradores municipais, os governos autonómicos e centrais e, certamente, as próprias empresas para conseguir a maior eficácia dos projectos que se realizarem.

ACCIONES SINGULARES DE IMPACTO EURORREXIONAL POLO SEU EFECTO DEMOSTRATIVO

Neste caso trátase de actuacións que supoñen novas estratexias de ordenamento do territorio metropolitano, estruturadas sobre a base dunha mellora das comunicacións internas, presentadas como experiencias singulares que sen embargo poidan xerar unha dinámica de extensión polo “efecto demostración” dos seus resultados.

Esta estratexia metropolitana debe aspirar á consecución dun sistema de comunicacións que dispoña da necesaria mobilidade interna para asegurar a conexión entre as diferentes subzonas que a integran. Igualmente deberá contar cun sistema de transporte público competitivo, eficaz e moderno, que facilite un desprazamento rápido, cómodo e áxil, e que se configure como unha alternativa ecolóxica de transporte.

As actuacións propostas son:

- *Creación dunha rede metropolitana intermodal de comunicación de transporte por medio de intercambiadores*
- *Creación de sistemas de Metro Lixeiro nas áreas urbanas como solución para as áreas metropolitanas*

ACÇÕES SINGULARES DE IMPACTO EURO-REGIONAL PELO SEU EFEITO DEMONSTRATIVO

Neste caso, trata-se de actuações que supõem novas estratégias de ordenamento do território metropolitano, estruturadas sobre a base de uma melhoria das comunicações internas, apresentadas como experiências singulares que, no entanto, possam gerar uma dinâmica de extensão pelo «efeito demonstração» dos seus resultados

Esta estratégia metropolitana deve aspirar á prossecução de um sistema de comunicações que disponha da necessária mobilidade interna para assegurar a conexão entre as diferentes subzonas que a integram. Igualmente deverá contar com um sistema de transporte público competitivo, eficaz e moderno, que facilite uma deslocação rápida, confortável e ágil, e que se configure como uma alternativa ecológica de transporte.

As actuações propostas são:

Criação de uma rede metropolitana intermodal de comunicação de transporte por meio de intercambiadores

Criação de sistemas de Metro Ligeiro nas áreas urbanas como solução para as áreas metropolitanas

ELEMENTAIS CONCLUSIÓNS

CONCLUSÕES ELEMENTARES

ELEMENTAIS CONCLUSIÓN

Desde a perspectiva deste estudio, os efectos das infraestruturas relaciónanse coa creación dun cotorno favorable á actividade económica, presentando neste caso un carácter inducido e unha máis ou menos clara expresión territorial. A creación de infraestruturas incidirá sobre os outros factores condicionantes ou determinantes do desenvolvemento rexional en canto que:

- Melloran a accesibilidade externa do seu territorio aos principais mercados e centros de actividade do seu cotorno económico máis extenso
- Melloran a accesibilidade interna e a interrelación da súa poboación e dos seus principais centros de produción

Recordando o concepto de cotorno local, citado na primeira parte deste informe, os axentes fundamentais do desenvolvemento aparecían configurados por unha rede de empresas e unha multiplicidade de mercados, situados nun territorio de características sociais e culturais determinadas, e despois de definir e comentar na segunda parte as que denominamos **áreas de análise territorial**, debemos concluír que necesariamente han de contar cunha consecuente rede de infraestruturas de comunicación, pasando estas a constituír o factor estratéxico vital da vertebración e cohesión do territorio.

Unha vez examinadas as propostas de infraestruturas para a eurorrexión, tanto do PEDEGA coma do PDR portugués e coma do propio Eixo Atlántico, podemos avanzar a conclusión xeral de que en termos xerais **todas sustentan unha moi semellante filosofía de vertebración** claramente exposta nos seus obxectivos finais, pero máis difusa no que respecta ás actuacións concretas que deben levar a eses obxectivos.

Existe unha case total coincidencia nas propostas referidas ás infraestructuras tecnolóxicas, ferroviarias e de aprovisionamento de enerxía, algunhas diferencias marxinais nas que afectan aos aeroportos e ás instalacións portuairas, e discrepancias relevantes no seu contido vertebrador nas propostas que afectan aos principais corredores de alta capacidade e as rondas e circunvalacións dos sistemas urbanos principal e secundario da eurrrexión.

Tendo en conta as novas claves da estratexia de desenvolvemento do sistema de cidades da eurrrexión, analizadas na segunda parte do estudio, e, sobre todo, o carácter emerxente do eixe interior secundario, consideramos que as propostas do Eixo Atlántico supoñen un achegamento moito máis correcto ás necesidades desa nova dinámica, e permiten usar a rede de infraestructuras como un factor fundamental que favorece aquela estratexia, cunha mellor vertebración e cohesión social dentro da eurrrexión.

Utilizando un breve enfoque de síntese, na avaliación das propostas realizadas destacan varios conxuntos que cómpre subliñar dentro da perspectiva xeral utilizada neste estudio.

Nas propostas referidas aos corredores de alta capacidade resulta clara a visión da **mallá interna de conexións**, que establece por unha parte a necesaria vertebración e unión das áreas interiores co principal sistema urbano e corredor costeiro, e, pola outra, a consolidación dunha estrutura de facilidades de acceso e de interrelación entre as áreas emerxentes, o que tenderá a favorecer un desenvolvemento do conxunto da eurrrexión máis equilibrado, e así mesmo máis equitativo nas capacidades de atracción de capital e nas expectativas de creación de emprego.

Tamén neste grupo de propostas debemos destacar igualmente a **importancia de apostar pola vertebración das áreas costeiras do norte de Galicia**, que, mostrando unha máis que notable dinámica de crecemento, aparecen neste momento limitadas polas súas escasas facilidades de acceso aos principais mercados e sistemas urbanos.

O imprescindible complemento a este grupo de propostas é o **plan de accesos e circunvalacións ás cidades**, elemento viario de primeira orde, que en moitos casos supón o factor fundamental para asegurar a eficacia dunha conexión de alta capacidade, dado que esta pode resultar case inutilizada se o tempo de acceso dunha cidade a outra é maior co necesario para entrar e acceder ao destino interior.

Finalmente, e sen esquecer a importancia dos accesos externos coa proposta de entrada da alta velocidade en Galicia desde o interior da península e no norte de Portugal desde Lisboa, debemos destacar a singular importancia do **plan de proximidades dentro das propostas de mellora das infraestructuras ferroviarias**, o que implicaría un apoio cualitativo excepcional para favorecer a estratexia conxunta de desenvolvemento da eurrrexión.

CONCLUSÕES ELEMENTARES

Da perspectiva deste estudo, os efeitos das infra-estruturas relacionam-se com a criação de um meio favorável para a actividade económica, apresentando neste caso um carácter induzido e uma mais ou menos clara expressão territorial. A criação de infra-estruturas incidirá sobre os outros factores condicionantes ou determinantes do desenvolvimento regional pois que:

Melhoram a acessibilidade externa do seu território aos principais mercados e centros de actividade do seu contexto económico mais extenso

Melhoram a acessibilidade interna e a inter-relação da sua população e dos seus principais centros de produção.

Lembrando o conceito de contexto local, apontado na primeira parte deste relatório, os agentes fundamentais do desenvolvimento apareciam configurados por uma rede de empresas e uma multiplicidade de mercados, colocados num território de características sociais e culturais determinadas, e depois de definir e comentar, na segunda parte, as que denominamos áreas de análise territorial, devemos concluir que necessariamente não-de contar com uma conseqüente rede de infra-estruturas de comunicação passando estas a constituir o factor estratégico vital da vertebração e coesão do território.

Uma vez examinadas as propostas de infra-estruturas para a euro-região, tanto do PEDEGA como do PDR português, como do próprio Eixo Atlântico, podemos antecipar a conclusão geral de que, em termos gerais, todas sustentam uma filosofia de vertebração muito semelhante, claramente exposta nos seus objectivos finais, mas mais difusa no que diz respeito ás actuações concretas que devem levar á consecução desses objectivos.

Existe uma quase total coincidência nas propostas referidas no âmbito das infra-estruturas tecnológicas, ferroviárias e de fornecimento de energia, algumas diferenças marginais que afectam os aeroportos e as instalações portuárias, e discrepâncias relevantes no seu conteúdo vertebrador nas propostas que afectam aos principais corredores de alta capacidade e ás cinturas e circunvalações dos sistemas urbanos principais e secundários da euro-região.

Tendo em conta os novos indicadores da estratégia de desenvolvimento do sistema de cidades da euro-região, analisadas na segunda parte do estudo e, sobretudo, o carácter emergente do eixo interior secundário, consideramos que as propostas do Eixo Atlântico supõem uma aproximação muito mais correcta das necessidades dessa nova dinâmica e, permitem usar a rede de infra-estruturas como um factor fundamental que favorece aquela estratégia, com uma melhor vertebração e coesão social dentro da euro-região.

Utilizando uma breve perspectiva de síntese na avaliação das propostas realizadas, destacam vários conjuntos que é preciso sublinhar dentro da perspectiva geral utilizada neste estudo.

Nas propostas referidas sobre corredores de alta capacidade verifica-se a rede interna de conexões que estabelece, por uma parte, a necessária vertebração e ligação das áreas interiores com o principal sistema urbano e corredor litoral, e por outra, a consolidação de uma estrutura de facilidades de acesso e de inter-relação entre as áreas emergentes, o qual tenderá para favorecer um desenvolvimento do conjunto da euro-região mais equilibrado e, também mais equitativo, ás capacidades de atracção de capital e nas expectativas de criação de emprego.

Também neste grupo de propostas devemos salientar igualmente a importância de apostar na vertebração das áreas litorais do norte da Galiza que, mostrando uma mais que notável dinâmica de crescimento, aparecem nesta altura limitadas pelas suas escassas facilidades de acesso aos principais mercados e sistemas urbanos.

O complemento imprescindível para este grupo de propostas é o plano de acessos e circunvalações ás cidades, elemento viário de primeira categoria que em muitos casos supõe o factor fundamental para assegurar a eficácia de uma conexão de alta capacidade, pois que esta pode resultar quase inutilizada se o tempo de acesso de uma cidade a outra é maior do que o necessário para entrar e aceder ao destino interior.

Finalmente, e sem esquecer a importância dos acessos externos com a proposta de entrada da alta velocidade na Galiza desde o interior da península e no Norte de Portugal desde Lisboa, devemos destacar a singular importância do plano de cercanias dentro das propostas de melhoria das infra-estruturas ferroviárias, o que implicaria um apoio qualitativo excepcional para favorecer a estratégia conjunta de desenvolvimento da euro-região.

Anexo 2
Resumo das principais propostas
Resumo das principais propostas

Corredores de alta capacidade:

GALICIA

1. Eixes principais

Ribadeo-Viveiro-Ortigueira-Ferrol
Ribadeo-Mondoñedo-Vilalba-Baamonde-Lugo
Lugo-Sarria-Monforte-Ourense
Guitiriz-Curtis-Santiago
Santiago-Lugo
Ourense-Carballiño-Lalín-Santiago
Pontevedra-Lalín-Lugo

2. Eixes complementarios

Ourense-Celanova-Lindoso
Santiago-Noia-Muros
Noia-Circular de Barbanza
Circular do Morrazo
Remate tramo autoestrada A-9 Fene-Ferrol
Ferrol- As Pontes
As Pontes-Vilalba
Carballo-Fisterra
Vimianzo-Santiago
Catoira-autoestrada A-9
Catoira-Vilagarcía-autoestrada A-9
O Grove- Cambados-Vilagarcía-autoestrada A-9
Vilagarcía-Pontevedra-O Porriño
Novo tramo da autovía Vigo-Porriño

PORTUGAL

1. Eixos principais

IP-3: Régua-Vila Real-Chaves-Vila Verde da Raia-Verín

A-4: Matosinhos-Águas Santas-Amarante-Vila Real-Bragança

A-4: Bragança-Fronteira de Quintanilha (continuação do lado espanhol, por autovia, até a autovia Vigo-Madrid)

IP-2: Bragança-Fronteira de Portelo (continuação do lado espanhol, por autovia, até a autovia Vigo-Madrid, em Puebla de Sanabria)

IC-14: Apúlia-Barcelos-Braga / IP-9: Braga-Guimarães-Amarante (A-4)

IC-1 Viana do Castelo-Valença

IP-9: Viana do Castelo-Ponte de Lima

IC-5: Vila do Conde- Famalicão-Guimarães-Fafe-Vila Pouca de Aguiar (IP-3)

2. Eixos complementare

IC-26: Amarante-Régua (com enlace com o IP-3 no tramo Régua-Lamego)

EN-2: Alargamento da Ponte sobre o Douro e recuperação da ponte de ferro sobre o Douro na Régua, na confluência entre os concelhos da Régua e de Lamego

IC-29: Porto-Gondomar

Rectificação da EN-103 Braga-Chaves-Bragança

Rectificação da EN-101 entre Braga e Monção

IC-5: Vila Pouca de Aguiar-Miranda do Douro

IC-28: Ponte de Lima-Fronteira do Lindoso (continuação do lado galego desde a fronteira até a autovia Vigo-Madrid em Ourense).

Rectificação da EN-202: Monção-Melgaço

Via Guimarães-Vizela

IP-2: Guarda-Bragança

Via do Ave (Vieira do Minho-Póvoa de Lanhoso-Nó da autoestrada A-7)

ACCESO ÁS CIDADES E CONTORNAS DE CIRCUNVALACIÓN

ACESSO ÁS CIDADES E ESTRADAS DE CIRCUNVIALAÇÕES

FERROL:

- *Finalización da autoestrada Fene-Ferrol e accesos á cidade pola Ronda oeste de Fene*

A CORUÑA:

- *Plano sectorial da rede viaria da Coruña, que enlaza a mancomunidade da Coruña coa A-9, Autovía do Noroeste, Autovía de Carballo, aeroporto e terceira ronda de acceso.*
- *Acceso ao Porto e enlace desta vía coas Avenidas de penetración na cidade*

SANTIAGO DE COMPOSTELA:

- *Periférico oeste entre a estrada da Coruña e a de Noia, cunha variante no Milladoiro.*
- *Mellora do tramo entre o Castiñeiriño e a estrada de Noia.*
- *Variante Sar-Pontepedriña e do nó de Vidán.*

VILAGARCÍA DA AROUSA:

- *Enlace directo coa autoestrada A-9 como Ronda norte da cidade, dando servizo ao porto e mAis ao polígono industrial de Bamio*
- *Ronda sur para unir o porto directamente coa autoestrada A-9, ademais de dar ese mesmo servizo á conexión co Grove proposta*

PONTEVEDRA:

- *Circunvalación nordeste desde o nó da autoestrada A-9 no Pino, unindo as conexións propostas a Lalín-Lugo, a Vilagarcía, e mAis á vía rápida a Sanxenxo*

VIGO:

- *Cinturón litoral sur de unión coa autovía Vigo-Porriño, o aeroporto e o polígono tecnolóxico de Valadares*

OURENSE:

- *Circunvalación norte (variante de Ourense N-120) de unión da N-120 (conexión Monforte-Sarria-Lugo proposta)*
- *Acceso centro á conexión Ourense-Carballiño-Lalín-Santiago proposta e mais á autovía das Rías Baixas*

MONFORTE DE LEMOS:

- *Ronda de unión entre as conexións propostas Sarria-Lugo ata Ourense polo sur e O Barco e Ponferrada cara ó leste*

LUGO:

- *Ronda suroeste de enlace cun nódo en Nadela, entre a autovía do Noroeste e as conexións propostas de Sarria-Monforte e Lalín-Pontevedra proposta e finalmente coa Ronda norte, o que implica unha nova ponte sobre o Miño.*

PORTO:

- *Conclusão do IC-24, Circular Regional Exterior do Porto (CREP) que circunda uma parte importante da AMP pela zona Oriental: Perafita (IC-1)-Maia-Campo-Crestuma-Argoncilhe-Espinho (IC-1).*

GAIA:

- *Conclusão do IC-23, Circular Regional Interior do Porto (CRIP) que facilita as deslocações entre Gaia e o Porto*
- *Conclusão da ER-1-18 que facilita as deslocações entre o IP-1 e o IC-1*
- *Construção da Ponte do Infante*

- *Conclusão do IC-1*

BRAGA:

- *Construção da Variante à EN-14*
- *Construção da terceira fase da Variante Sul de enlace entre EN-101, o IP-9 e o IP-1 em Celeirós*
- *Construção da Variante entre as EN-101 e EN-201.*

VILA REAL:

- *Via de circunvalação que permita a conexão entre o IP-3 e o IP-4 (entre São Lourenço e a Quinta da Seara)*

CHAVES:

- *Via de cintura urbana e ligação desta via com o IP-3*

BRAGANÇA:

- *Fecho do anel de circunvalação que circunda parcialmente à cidade (a parte construída do anel faz parte do IP-4)*

PESO DA RÉGUA:

- *Potenciação das estradas municipais paralelas ao futuro IC-26, o que vai funcionar parcialmente como circunvalação à cidade*

Bibliografía

A. Fontes de datos

- CCRN/DRPN (1998): "Síntese da evolução do emprego na região Norte 1992-1997". Documento de Trabalho. CCRN/DRPN. Porto
- CCRN/ICEP (1998): Comércio Externo da Região do Norte de Portugal. Porto
- DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA DO MINISTÉRIO DO EMPREGO E SEGURANÇA SOCIAL E CENTRO DE ESTUDOS SOBRE A ECONOMIA PORTUGUESA (1994) Demografia das Empresas, 1982-1992. Lisboa
- IGE (1995) Mercado de trabalho en Galicia. Santiago
- (1998) Galicia en cifras. Santiago
- INE (1985 a 1997) Encuesta de población activa. Madrid
- INE (1998): Estatísticas dos Transportes e Comunicações, 1997.. Lisboa
- INE (1999): Estatísticas dos Transportes e Comunicações, 1998.. Lisboa
- INE (2000): Estatísticas dos Transportes Rodoviários de Passageiros e de Mercadorias, 1998. Lisboa
- INE-DRN (1998): Anuário Estatístico da Região Norte 1998. INE-DRN. Porto
- INE-DRN (2000): Comércio Intracomunitário da Euro-região Galiza-Norte de Portugal 1995-1997. Porto
- INEM (1996) Datos de emprego. Deleg. Provincial Ourense
- JAE - Direcção de Serviços Regionais do Norte (1996): Tráfego médio diário-1995. Porto
- www.ccr-n.pt
- www.gal-nortept.org
- www.ine.pt
- www.jae.pt
- www.janela.com

B Publicacións

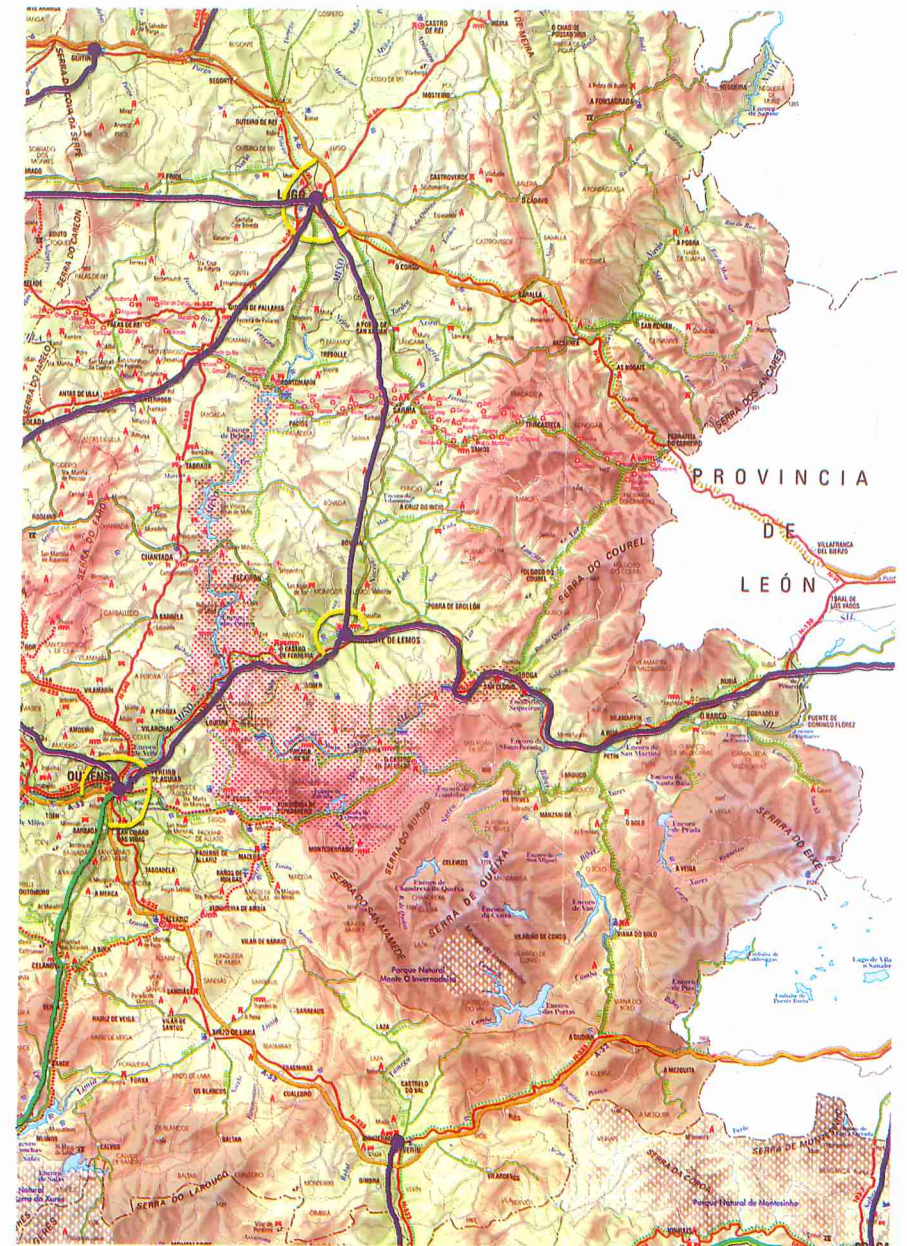
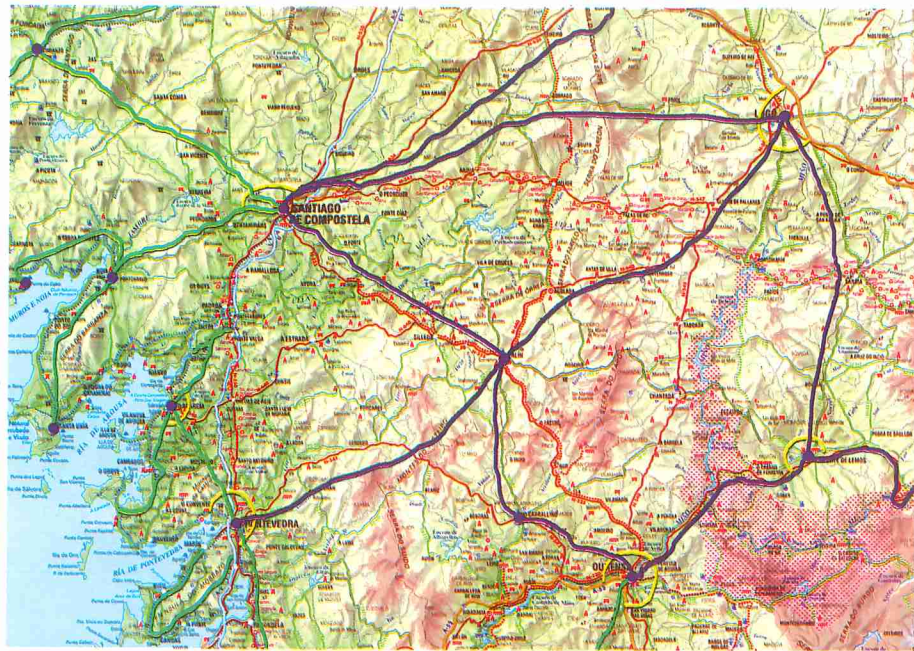
- ALBERGARIA, E. (1999): "A dinámica populacional das cidades portuguesas do Continente". Revista de Estatística, 2º Quadrimestre. INE. Lisboa
- BOUZADA, X. (1995a) "Elementos teóricos relativos al desarrollo comunitario local y a su práctica en la C.A. de Galicia" in Papers nº 45
- - (1995b) "Galicia no país das asociacións" in Revista de Cooperativismo e Economía Social nº 12
- CANTO, C. e CASABAIANCA, F. (1996) Innovación y desarrollo en áreas rurales. M.APA. Madrid
- CARDOSO, N. e SILVA, P. (1997): "O sistema de transportes na Área Metropolitana do Porto: Padrões, tendencias e desenvolvemento". Estatísticas e Estudos Regionais n.º 14, INE-DRN. Porto
- COLLINS, C. (1997) Local Economy. MIT Press. London
- CONSELLERÍA DE ECONOMÍA (1999) Plan Estratégico de Desenvolvemento de Galicia 2000-2006. Xunta de Galicia. Santiago
- COMISIÓN EUROPEA. (1998) Agenda 2000. Bruselas
- IDEGA. (1999) A economía galega. Informe 1998-99. Caixa Galicia. Santiago
- LÓPEZ TABOADA, J. (1996) La población de Galicia. 1860-1991. Ed. Fundación CaixaGalicia. Coruña
- MANN, P. (1992) L'action collective. Mobilisation et organisation des minorités actives. Armand Colin. París
- MEPAT - Secretaría de Estado do Desenvolvemento Regional (1998): Portugal, uma visão estratégica para vencer o século XXI. Plano Nacional de Desenvolvemento Económico e Social 2000-2006. MEPAT. Lisboa

- MEPAT e CCRN (1998): Diagnóstico Prospectivo da Região Norte (Versão provisória - PNDES 2000-2006). CCRN. Porto
- NEIL, C. e TYKKYLÄINEN, M. (1998) Local economic development: a geographical comparison of rural community restructuring. United Nations University Press. New York
- PARDELLAS, X. (dir)(1998) Plan estratégico de desenvolvemento local para O Carballiño. Ed. Caixavigo. Vigo
- PEREIRA, A. E. (1995): "Estudo sobre o poder de compra concelhio: Análise sumária dos resultados para a Região Norte". Estatísticas e Estudos Regionais n.º 9, INE-DRN. Porto
- - (1996): "Alguns dados sobre deslocações pendulares na Área Metropolitana do Porto". Estatísticas e Estudos Regionais n.º 10, INE-DRN. Porto
- - (1997): "Bacias de emprego em Portugal Continental". Revista de Estatística, 1º Quadrimestre. INE. Lisboa
- PÉREZ TOURINO, E.(dir)(1997) Infraestructuras y desarrollo regional: efectos economicos de la Autopista del Atlántico. Civitas. Madrid
- PEREZ VILARIÑO, J. (1996) "Organización social e identidade colectiva" in Construir Europa desde Galicia. Fundación Encuentro. Madrid
- RIERA, P. (1993) Rentabilidad social de las infraestructuras: las rondas de Barcelona. Civitas. Madrid
- RODRIGUEZ, F. (ed)(1999) Manual de desarrollo local. Trea. Gijón
- RODRÍGUEZ GALDO, M.J. et al. (1992) Evaluación del potencial de desarrollo endógeno de Galicia. Ed. Xunta de Galicia. Santiago
- SALERIO, E.; PUIME GUILLÉN, F. e LÓPEZ PÉREZ, M. (1995): "Galiza/Norte de Portugal: Retrato de uma Euro-região". Estatísticas e Estudos Regionais n.º 8, INE-DRN. Porto

- URUEÑA, B (1996) Las agencias de desarrollo regional españolas. Ed. Univ. Valladolid
- VÁZQUEZ BARQUERO, A. (1993) Política económica local. Pirámide. Madrid
- (1999) Desarrollo, redes e innovación. Pirámide. Madrid
- VÁZQUEZ BARQUERO, A. e GAROFOLI, G. (eds)(1995) Desarrollo económico local en Europa. Colegio de Economistas. Madrid
- VVAA (1996) Factores de desarrollo en regiones periféricas. Ed. Zona Franca. Vigo
- VVAA (1999) Parques empresariais de Galicia e Norte de Portugal. Eixo Atlántico. Vigo

Mapas







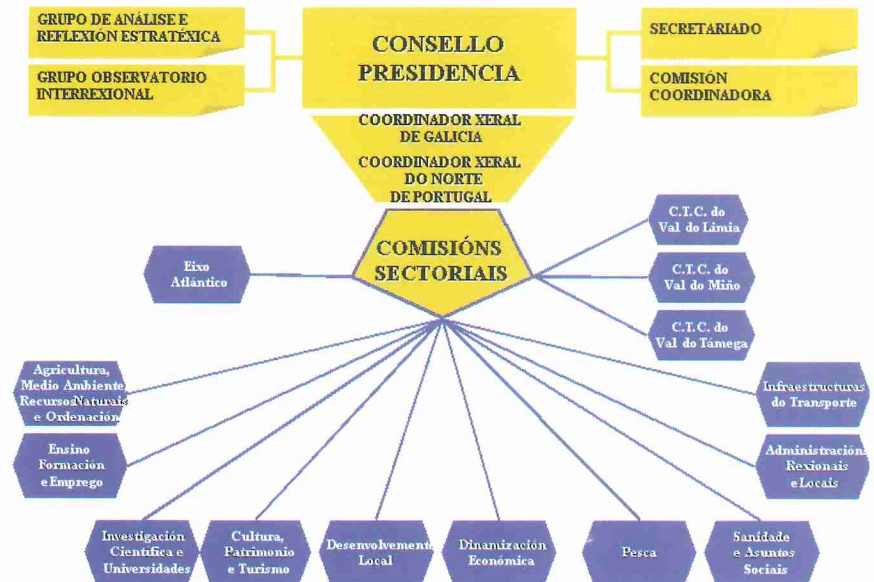


**Comunidade de traballo
Galicia-Norte de Portugal**

**Comunidade de traballo
Galiza-Norte de Portugal**



COMUNIDADE DE TRABALLO GALICIA-NORTE DE PORTUGAL ESTRUCTURA



Galicia:

D. Jesús Gamallo Aller.
 Coordinador xeral da Comunidade de Traballo
 Tf.: (+34) 981 541 000/01
 Fax: (+34) 981 541 003
 E-mail: sunioneu@xunta.es

D. Manuel Cao Fernández.
 Coordinador técnico da Comunidade de Traballo
 Tf.: (+34) 981 541 025
 Fax: (+34) 981 541 011
 E-mail: galicia.portugal@xunta.es

Norte de Portugal:

Eng. Juvenal Peneda.
 Coordinador xeral da Comunidade de Traballo
 Tf.: (+351) 22 608 63 00/23
 Fax: (+351) 22 608 63 05
 E-mail: ctgntp@ccr-n.pt

Dra. Margarida Couto.
 Coordinadora técnica da Comunidade de Traballo
 Tf.: (+351) 22 608 63 00/23
 Fax: (+351) 22 608 63 05
 E-mail: ctgntp@ccr-n.pt

Comisión Executiva / Comissão Executiva



Francisco Mesquita Machado
Presidente
Presidente da Câmara Municipal de Braga



Manuel Jaime Cabezas Enríquez
Vicepresidente
Alcalde de Ourense



Lois Pérez Castrillo
Vocal
Alcalde de Vigo



Xose Sánchez Bugallo
Vocal
Alcalde de Santiago de Compostela



Nuno Cardoso
Vocal
Presidente da Câmara Municipal de Porto



Defensor Oliveira Moura
Vocal
Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo

Equipo Técnico



Xoan V. Mao
Secretario xeral - Secretario geral
e-mail: xoanmao@teleline.es



Cristina Lamas
Galicia (España) Coordinadora
Paseo dos Cedros, s/n. Ocastro - 36202 VIGO
Telf.: 0034 986 480 616 Fax: 0034 986 482 022
e-mail: galiciac@eixoatlantico.com



Claudia Rangel
Região Norte (Portugal) Coordinadora
Nossa Senhora de Fátima, 307-3º - 4050-428 PORTO
Telf.: 00351 226 006 669 Telf.: 00351 226 006 665
e-mail: np83an@mail.telepac.pt



Ignacio Alonso
Bruselas Coordinador
Avenue Milcamps, 105 - 1030 BRUXELLES
Telf.: 0032 27 355 440 Fax: 0032 27 354 678
e-mail: Eixo.fge@pophost.eunet.be



RECITE II
MILLENNIUM

HELENA RAMOS, xefa de Proxecto / chefe de Projecto
ROCÍO RODRÍGUEZ CRECIENTE, directora
Telf.: 988 392 239. Confederación de Empresarios de OURENSE
Rúa Modesto Fernández, 4 - 32005 OURENSE
E-mail: millenium@ceg.es



RISI II

O.U.E.A.
JOSÉ RAMÓN OJEA, director
SONIA TRIGO, coordinadora - Galicia (España)
NUNO REAL, coordinador - Região Norte (Portugal)

Zona Franca de Vigo, Área Portuaria de Bouzas, s/n 36208 Vigo (España) Tel.: +34 986 213 265 Fax: +34 986 205 565 www.xanela.com	Rua de Nossa Senhora de Fátima, 177 - 1ª Sala 3 4050 - 427 Porto (Portugal) Tel.: +351 2 606 08 67 Fax: +351 2 606 73 06 www.janela.com
---	--

Comisión Técnica / Comissão Técnica



Álvaro Crespo Casal

Coordinador da Comisión Técnica para Enerxía
Telf.: 0034 986 810 254 Fax: 0034 986 810 248
e-mail: acrespo@vigo.org



Antonio José Mourão Lacerda

Coordenador da Comissão Técnica de Infraestruturas e Planificação
Estratégica
Telf.: 00351 222 097 008 Fax: 00351 222 097 081
email: lacerda@cm-porto.pt



Fernando Arménio Lima da Silva

Coordinador da Comissão Técnica de Desporto
Telf.: 00351 253 203 150 Fax: 00351 253 613 387
e-mail: c.m.braga@mail.telepac.pt



María Xoxé Porteiro García

Coordinadora da Comisión Técnica para Turismo
Telf.: 0034 981 555 129 Fax: 0034 981 554 748
e-mail: mxporteurio@compostela2000.com



José M. Peña Penabad

Coordinador da Comisión Técnica para Desenvolvemento Social
Telf.: 0034 981 184 254 Fax: 0034 981 184 287
e-mail: jpena@aytolacoruña.es