

TEXTOS
PARA O
DEBATE

Complementariedade para competir

Eixo Atlántico: unha estratexia polo territorio

Coordenadores da publicación
Coordinadores da publicación

Román Rodríguez González

Autores

Paula Cristina Almeida Remoaldo

Helder Trigo Gomes Marques

Elsa Pacheco

Miguel Pazos Otón

Luis Ramos

Román Rodríguez González

Enrique José Varela Álvarez

**COMPLEMENTARIEDADE
PARA COMPETIR**

**Eixo Atlântico:
unha estratexia
polo territorio**

**COMPLEMENTARIDADE PARA
COMPETIR**

**Eixo Atlântico:
uma estratégia
pelo território**



EIXO ATLÂNTICO
DO NOROESTE PENINSULAR

2009

Editor

Xoán F. Vázquez Mao

Director do Servizo de Estudos e Publicacións / Director do Serviço de Estudos e Publicações

Enrique José Varela Álvarez

Comunicación e Publicacións / Comunicação e Publicações

Chus Torres

Coordinador da publicación / Coordenador da publicação

Román Rodríguez González

AUTORES

Paula Cristina Almeida Remoaldo

Helder Trigo Gomes Marques

Elsa Pacheco

Miguel Pazos Otón

Luis Ramos

Román Rodríguez González

Enrique José Varela Álvarez

EDICIÓN / EDIÇÃO

Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular

© 2009 Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular © Os autores

Imprime: Tórculo Artes Gráficas, S.A.

ISBN: 978-84-613-6902-7 Depósito legal: C 748-2010

COMISIÓN EXECUTIVA / COMISSÃO

ABEL CABALLERO ÁLVAREZ

Presidente / Alcalde de Vigo

RUI RIO

Vocal / Pdte. da Câmara Municipal de Porto

JOSÉ MARÍA CUNHA COSTA

Vocal / Pdte. da Câmara Municipal de Viana do Castelo

LUIS FILIPE MENEZES

Vocal / Pdte. da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia

XOSÉ SÁNCHEZ BUGALLO

Vocal / Alcalde de Santiago de Compostela

SEVERINO RODRÍGUEZ DÍAZ

Vocal / Alcalde de Monforte de Lemos

XOSÉ CRESPO IGLESIAS

Vocal / Alcalde de Lalín

FRANCISCO RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ

Vocal / Alcalde de Ourense

BERALDINO JOSÉ VILARINHO PINTO

Vocal / Pdte. da Câmara Municipal de Macedo de Cavaleiros

MIGUEL COSTA GOMES

Vocal / Pdte. da Câmara Municipal de Barcelos

JOSÉ LÓPEZ OROZCO

VicePdte. da Mesa da Assembleia Xeral / Alcalde de Lugo

ANTONIO JORGE NUNES

Pdte. da Mesa da Assembleia Xeral / Pdte. da Câmara Municipal de Bragança

SERVIZOS TÉCNICOS / SERVIÇOS TÉCNICOS

XOÁN VÁZQUEZ MAO

Secretario Xeral / Secretario Geral

AMAYA GARCÍA

Coordinadora – Galicia (España)

CLAUDIA ANTUNES

Coordinadora – Região Norte (Portugal)

Rúa Bolívia, 4

36203 VIGO

Tel. 0034 986 480 616

Fax. 0034 986 482 022

Av. Inferior á Ponte D. Luís 1, 55

5050 – 074 PORTO

Tel. 00351 222 019 937/8

Fax. 00351 222 019 939

ÍNDICE

1. POLICENTRISMO E COMPLEMENTARIEDADE DO SISTEMA URBANO	9
Román Rodríguez González e Héldes Marques	
1. Eixo Atlántico: Policentrismo urbano	12
1.1. Policentrismo, unha tradición europea	14
1.2. Consolidación dunha realidade policéntrica	16
1.3. Escenarios territoriais futuros: O EA como sistema de articulación territorial	20
2. As pequenas cidades como sistema urbano complementario	22
2.1. As pequenas cidades no territorio	23
2.2. As pequenas cidades no ordenamento do terroio	27
Conclusión: Posición e función no territorio	30
2. CARA UNHA NECESARIA INTEGRACIÓN FUNCIONAL	35
Elsa Pacheco, Miguel Pazos Otón e Paula Cristina Remoaldo	
1. Introdução	35
2. As cidades e a Euro-região: Tendências e sistema urbano	41
2.1 Tendências	42
2.2 Sistema urbano	50
3. As cidades e a Euro-região: Apontamentos sobre temas de complementaridade	54
3.1. Educação, I&D e saúde	55
3.2. Consumo, lazer e cultura	65
3.3. Transporte e logística	75
4. Complementaridade e competitividade: Apontamentos para uma proposta estratégica	87
4.1. Directrizes de ordenamento do territorio português e espanhol pensadas para o período 2007-2013	87
4.2 Apontamentos de estratégia para a complementaridade na Euro-região	92

3. REDES DE COOPERACIÓN EN LAS CIUDADES MEDIAS DEL EIXO ATLÁNTICO: GALICIA CENTRAL Y DOURO ALLIANCE	
Luis Ramos e Enrique José Varela Álvarez	103
1. Introducción	103
2. Relaciones intergubernamentales y redes como nuevo paradigma de cooperación	106
2.1. Relaciones intergubernamentales y redes	106
3. El marco de la cooperación local en España y Portugal: De las competencias a las redes de gobernanza	113
4. Galicia Central y Douro Alliance: Nuevos modelos para cooperar y “competir” en Europa	117
5. Conclusiones: cómo construir europa a través de las redes locales	124
4. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL DAS NOVAS INCORPORACIÓNS Ó EIXO ATLÁNTICO	
Román Rodríguez González e Héldes Marques	136
BREVE PRESENTACIÓN DOS/AS AUTORES/AS	205

CAPÍTULO 1

POLICENTRISMO E COMPLEMENTARIEDADE DO SISTEMA URBANO

Román Rodríguez González e Héldes Marques

Desde a súa orixe o Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular (EA), presenta unha clara vocación de articular estratexias comúns para as cidades da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal. Nun inicio apóstase por unha asociación das cidades principais do sistema urbano eurorexional (Porto, Gaia, A Coruña, Vigo, etc), en boa lóxica ó ser estas as referencias urbanas principais, a partir das cales se organiza o conxunto da estrutura territorial deste espacio.

De xeito parello ó asentamento do EA como unha institución que aglutina vontades políticas e aporta unha serie de vantaxas comparativas ós seus membros, ábrese a posibilidade que outros núcleos do sistema urbano se vaian incorporando de xeito progresivo. Así nos últimos anos o número dos seus membros se amplia notablemente coa incorporación de 16 novos membros (Carballo, Lalín, O Carballiño, Sarria, Ribeira, Verín, Viveiro e O Barco de Valdeorras por parte galega; e Barcelos, Lamego, Macedo de Cavaleiros, Penafiel, Vila do Conde, Vila Nova de Famalição, Matosinhos e Mirandela, no Norte). Resultando a día de hoxe o EA formado por 34 concellos.

No caso de Galicia, as recentes incorporacións do EA correspóndese con asentamentos poboacionais integrados dentro do sistema urbano eurorexional, nun chanzo de inmediato rango posterior respecto ós principais núcleos. Integran o que se pode denominar o sistema urbano complementario, situado entre as áreas urbanas de referencia e os asentamentos de natureza e carácter máis rural.

No Norte de Portugal inclúem-se agora, além das pequenas cidades máis interiores e excêntricas, igualmente articuladas no sistema urbano complementar (Lamego, no eixo urbano que partilha com as cidades da Régua e Lamego, Macedo de Cavaleiros e Mirandela no Corredor Urbano Estruturante do Nordeste, do qual faz igualmente parte a cidade de Bragança), outros centros urbanos que pertencem e se articulan, embora de forma diferenciada, da dinámica do Arco Metropolitano do Noroeste, como são os casos de Matosinhos, Vila do Conde, Vila Nova de Famalição, Penafiel e Barcelos.

Así mesmo, da relación das recentes incorporacións extráese unha diferenciación inicial entre aquelas pequenas cidades que centralizan espazos rurais dun xeito independente, configurando subsistemas urbanos de carácter comarcal; daquelas

outras que se integran dentro dos entornos urbanos-metropolitanos máis densos, aportando funcións específicas dentro dun espazo integrado de natureza metropolitana.

Próxima xa a segunda década do século XXI, a integración do sistema urbano do EA é unha realidade innegable e en clara potenciación. Este escenario é sen embargo recente no tempo, pois ata a inserción peninsular na UE no 1986 os sistemas urbanos galego e do norte portugués, tiñan dinámicas diferentes e practicamente desconectadas. Non se podía falar neste caso de integración, salvo cuestións moi puntuales e esporádicas.

Sí era posible falar de certas similitudes no tocante á distribución dos asentamentos urbanos, que en ambos casos presentaban naqueles intres, unha clara basculación cara a fachada atlántica. En contraste coas áreas interiores, de moita máis reducida presenza humana e un claro protagonismo do carácter rural nas súas actividades económicas e características socioedemográficas. Así mesmo a estrutura de cada un dos sistemas urbanos presentaba características diferenciadas. O galego mantivo de xeito constante un innegable carácter policéntrico, cun equilibrio entre as súas áreas urbanas principais de A Coruña-Ferrol e Pontevedra-Vigo, complementándose no resto do territorio coas cidades interiores de Ourense e Lugo, e con Santiago situado no centro do eixo urbano litoral.

Pola contra no Norte plantexábase un claro liderazgo urbano representado polo conxunto de concellos do Grande Porto, que fixan un polo metropolitano de primeiro nivel a escala ibérica. Com niveis de intensidade de urbanización, por regra decrescentes do centro para a periferia, tradicionalmente marcada pelas principais vías de relación com o Porto, o crescimento fez-se ao longo das vías radiais de relación com as cidades mais a norte (estradas de Viana do Castelo, de Braga, de Guimarães) e do Nordeste Transmontano, também designada por *estrada do pão*, assim como para Sul, sobretudo depois da construção da nova travessia do rio Douro a cota alta. A difusão da mancha urbana fez-se depois tanto pela densificação em torno das estações ferroviárias, a exemplo de Senhora da Hora, Ermesinde ou Rio Tinto como pela colmatação progressiva dos espaços intersticiais. Um pouco mais tarde, em 1991, viria a ser juridicamente instituída a Área Metropolitana do Porto, constituída pelos municípios do Porto, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia, Gondomar, Valongo, Vila do Conde, Póvoa de Varzim e Espinho num território estendido ao longo do litoral e com uma população residente de cerca de 1.200.000 habitantes, num área aproximadamente de 820 Km².

Num segundo chanzo, também de forte textura urbana e que desde o processo de industrialização de meados de oitocentos se foi configurando num território urbano – industrial difuso, destacavam-se centros urbanos mais compactos

a exemplo de Braga e Barcelos no Cávado ou de Vila Nova de Famalicão e Guimarães no Ave, cidades que nodolizavam as tradicionais e elevadas densidade rurais de matriz dispersa pré-existentes.

Pola súa parte no interior do Norte, a presenza urbana era moi cativa, já que para além do Eixo Urbano Vila Real, Régua e Lamego, no baixo Corgo, aínda timidamente emergente, até porque estes três aglomerados, tinham em 1960, respectivamente 10.263, 5475 e 7.210 habitantes, o que correspondía somente a cerca de 25 % do total da população residente nos respectivos municípios, só Chaves e Bragança eram, sintomaticamente, considerados pelo Recenseamento Geral da População de 1960 como centros urbanos, o primeiro com uma população total de 13.156 habitantes e o segundo com somente 8.075 residentes.

Esta situación de partida muda profundamente a partir de 1986. De desenvolverse casi de costas, ambos sistemas urbanos, como reflexo do conxunto da sociedade, comencan a interrelacionarse entre eles, avanzándose cara a unha progresiva integración. Nesta dinámica, recente pero moi intensa, inciden varios factores de xeito conxunto. O primeiro é a supresión da fronteira, como feito físico e político. Acompáñase dun desenvolvemento das infraestructuras de comunicación que conectan ambos lados da "raia". Moi especialmente de pontes sobre o río Miño, e da ampla conectividade xerada polas vías de alta capacidade, primeiro no contacto Tui-Valença, e seguidamente no Verín-Chaves (no futuro un novo eixo central a través de Celanova). A millora da mobilidade ten unha repercusión directa sobre o incremento dos intercambios sociais e económicos, impulsando de xeito decidido a integración e a configuración dun sistema urbano eurorexional. Todo isto acompáñase dunha modernización, en ocasións reconversión, da base productiva e social. Isto leva a que fundamentalmente os axentes económicos, pero tamén a un nivel cultural e político, se interprete o espacio eurorexional dun xeito unitario, utilizándose as ventaxas competitivas de cada un deles dun xeito conxunto. Tamén os niveis de renda individual e de capacidade de acceso a bens e servizos se incrementan, favorecéndose a construción dun espacio de consumo único, aínda que fragmentado, potenciado polo moi notable incremento da mobilidade individual e das redes infraestructurales de transporte por carretera (fundamentalmente polo eixo definido pola AP-9 e a A-3).

Resultado deste proceso é o perfil actual do EA. Claramente estamos ante un sistema urbano máis integrado, caracterizado pola súa complementariedade e policentrismo. Mantéñense características básicas do territorio, como o contraste litoral-interior no tocante á intensidade do proceso de urbanización, cun deseño axial sobre o que pivotan as áreas urbanas de máis alta densidade. Nos elementos principais da rede urbana concéntrase a base demográfica, a potencialidade

productiva, os equipamentos e dotacións estruturantes, as infraestruturas e a capacidade de innovación nas componentes económica e social.

A grandes rasgos os entornos rurais interiores sitúanse en clara desvantaxa respecto ás cidades e as súas áreas de influencia máis inmediatas. Neste seso faise necesario diseñar estratexias encardinadas a xerar, tanto unha maior interrelación urbano-rural, como a favorecer o desenvolvemento dos recursos endóxenos das áreas rurais. Así a potenciación das redes comunicativas interiores, que favorecen a accesibilidade e a conectividade, por conseguinte a integración, entre o rural e o urbano, xunto ó protagonismo desempeñado polas pequenas cidades que articulan as áreas rurais interiores, son liñas de acción básicas para o logro dun territorio máis equilibrado e dun maior potencial de desenvolvemento económico e de calidade de vida para o conxunto do mesmo.

En consonancia con esta liña, xa identificada na Axenda Estratégica do EA “Sete ideas para sete anos decisivos”, é como debe entenderse o papel que as novas incorporacións do EA están a chamar na configuración do sistema urbano eurorexional. Ademáis, e na outra cara da moeda, o perfil funcional dalgúns dos membros máis recentes, maniféstase como núcleos inseridos dentro das áreas urbanas principais, nas que aportan funcións especializadas dentro do conxunto metropolitano.

A ampliación do EA manifesta unha clara vocación de difundir polo conxunto do territorio as dinámicas difusoras vencelladas ó sistema urbano, coa lóxica diferenciación entre aquelas incorporacións situadas nos entornos metropolitanos; daquelas outras que contan con capacidade efectiva de xenerar centralidade e articulación territorial de subsistemas de asentamentos de natureza rural ou semirurbano, e que concentran actividades terciarias e, nalguns casos, industriais.

Por tales motivos, faise de interese coñecer as principais características funcionais e territoriais das novas incorporacións. Identificando as súas variables básicas e as complementariedades que poden aportar cada unha delas individualmente en conxunto, ás dinámicas do sistema urbano eurorexional.

1. EIXO ATLÁNTICO: POLICENTRISMO URBANO

O proceso europeo de urbanización, mesmo antes da expansión oitocentista das cidades, foi sempre marcadamente polinucleado. O posicionamento en relación ás principais rotas de comercio intra e extra europeo, ritmos de industrialización máis precoces ou máis tardios, novas capitais edificadas polo Estado Moderno, ou de enlace con velhos impérios coloniais, simples burgos de dominio

de um mais ou menos vasto hiterland rural ou assentamentos ancorados em portos fluvio marinhos, sedimentaram, através de uma longa e diversa espessura histórica, não só uma grande diversidade no que respeita à dimensão populacional ou capacidade territorial centrípeta, como também de grau de conexão interurbana.

O EPSON (2006) refere, no relatório *The role of Small and Medim – Sized Towns (SMESTRO)* que, mesmo actualmente, as cidades europeias com uma população total superior a 100.000 habitantes não concentram sequer um terço (28.1%) do total da população estatisticamente considerada como urbana, enquanto que cerca de metade da população vive em pequenas e médias cidades, com particular destaque para as que não atingem o limiar dos 20.000 habitantes, onde reside quase 40 % da população europeia, ou seja, cerca de 150 milhões pessoas. As SMESTRO europeias, além de morfologicamente muito diferentes, quer no intra urbano quer no posicionamento no território ou na rede urbana, desempenham papéis regionais plurais, nalguns casos esgotando-se no mero enquadramento de territórios mais ou menos rurais e mais ou menos curtos ou extensos, mas noutros, concentram actividades com elevado nível de internacionalização.

Mesmo as grandes cidades e metrópoles, vivem fenómenos de fragmentação urbana de raiz policêntrica, que se acentuaram nas últimas duas décadas com a progressiva desqualificação e degradação da cidade histórica consolidada, a favor de novas polaridades /centralidades dispersas no território, como que “ilhas” comerciais, de serviços ou meramente residências, consubstanciando uma aparente dinâmica de desregulação, o que em boa parte escapou às tradicionais formulações prescritas pelo planeamento racional-compreensivo, que dominou as primeiras décadas do pósguerra.

Também as cidades médias se complexificaram, crescendo como conglomerados de novas hierarquias e complementaridades, de mobilidades cruzadas, funcionalmente especializadas ou não, mais ou menos distendidas ou concentradas. As relações de complementaridade e cooperação entre territórios e, sobretudo pequenas, médias cidades, ainda que fluidas e mais ou menos instáveis, pela rapidez com que a mudança se opera, o mesmo é dizer, de partilha, tendem a sobrepor-se à tradicional concepção hierárquico-dependentista, assente numa maior inércia e opacidade dos territórios

A União Europeia no ESQUEMA de DESENVOLVIMENTO DO ESPAÇO COMUNITÁRIO consagrou, de forma explícita, a(s) política(s) territorial enquanto dimensão imprescindível da coesão económica e social europeia, o que pressupõe a necessidade de cooperação e articulação entre os diferentes níveis, escalas e instâncias de decisão, desde a Comunitária, à Nacional, Regional ou Local.

Prescreve-se o desenvolvemento de un sistema urbano equilibrado e policêntrico a par da reformulación da tradicional relación dualista cidade -campo, de forma a asegurar una maior equidade, quer no acceso ás infraestruturas e equipamentos sociais, quer ao coñecemento. Em síntese, o policentrismo é hoje assumido como concepto chave nas políticas de ordenamento do espazo europeo, enquanto paradigma norteador de una política de incidencia territorial integradora no sentido de responder ás cuestións esenciais relacionadas com o desenvolvemento, ao postular a indissociabilidade entre coesão social, competitividade e gobernança.

Neste desígnio subxace a importancia significativa que ten a proximidade física, pero tamén sociocultural e económica entre os integrantes dos sistemas policéntricos. Aspecto que no EA se reforza notablemente coas transformacións derivadas da incorporación á UE, se ben é necesario precisar que xa se partía duns modelos urbanos preexistentes tendentes á definición dun sistema policéntrico (máis evidente neste caso en Galicia que no Norte). Nos tempos recentes todas estas dinámicas de complementariedade e interrelacións incrementáanse de xeito notable co auxe das novas tecnoloxías de información e comunicación.

O policentrismo e o funcionamento urbano en rede non é contradictorio coa existencia de grandes aglomeracións metropolitanas, cujas lóxicas competitivas se inseren nunha escala global. Ademais si, como é o caso do EA, busca integrar nas dinámicas do sistema principal, ós núcleos urbanos de menor rango, pero que teñen un protagonismo significativo para os amplos entornos rurais que centralizan, avánzase de xeito acertado cara a procura dun desenvolvemento territorial máis equitativo e sostible.

1.1. Policentrismo, unha tradición europea

Os sistemas policéntricos son característicos de diversas áreas europeas nas que predominan redes urbanas de cidades medias e pequenas que se complementan entre si, e que desde unha perspectiva funcional e pese ó mantemento da individualidade de cada unha, constitúen un todo dunha realidade que mesmo se podería definir como de cidade única. Os exemplos clásicos do val do Po en Italia, do Randstad holandés ou do sur de Escocia, teñen sido obxecto de múltiples exercicios de planificación e análise que recoñecen as vantaxas competitivas que supón un funcionamento integrado das súas cidades. Na escala española os exemplos de policentrismo máis evidentes identifícanse no País Vasco, na coñecida como Cidade Astur, e por suposto no caso galego. Pola súa parte en Portugal o armazón urbano responde a un modelo máis dependente de dúas áreas metropolitanas (Lisboa e Porto) que concentran una boa parte da poboación urbana e do tecido empresarial embora, sobretudo nas últimas dúas décadas, se tenha assistido

ao reforço do papel de integración territorial por parte de algumas cidades médias mais dinâmicas, com particular destaque para Vila Real, Viseu ou Évora, a par de políticas de incidência territorial por parte das admnistrações central ou regional, no sentido da constituição ou reforço de eixos urbanos maioritariamente localizados no interior do território que possam assumir efectos catalizadores no sentido de um maior dinamismo económico e de coesão social.

O reforzamento do carácter policéntrico do EA e da eurorexión como unha unidade funcional e integrada, é unha clara oportunidade para incrementar a capacidade competitiva do territorio. En todos os debates teóricos se plantexa que os territorios policéntricos conxugan dous estímulos de desenvolvemento que combinados de xeito intelixente favorecen o progreso colectivo. Son, por unha parte, a potenciación dos vínculos de cooperación entre as cidades. E, por outra banda, e aínda que nun inicio poida parecer contradictorio, a rivalidade interna entre cada unha das unidades do sistema urbano e do conxunto dos seus actores económicos, políticos e sociais. A búsqueda do equilibrio entre estas dúas liñas é claro garante dos potenciais productivos e do benestar colectivo.

Máis este equilibrio tórnase complexo. A cooperación, o funcionamento en rede, ou a coordinación, non debe reducir a capacidade individual de cada unha das cidades de progresar e millorar a súa competitividade. Débese apostar por unha convivencia de lóxicas colectivas e propias. Pois a irrenunciable cooperación, non debe ir en detrimento da capacidade de emprendimento ou de adoptar iniciativas, de natureza social, políticas, organizativas, etc, encamiñadas ó progreso de cada unha das cidades. Renunciar a esta capacidade pode levar os elementos do sistema a un acomodamento que, ó final, iría en detrimento do desenvolvemento xeral do sistema. Mais, tampouco a lóxica individual pode entrar en contradicción, ou xerar efectos perversos, no conxunto do sistema urbano. Entraríamos nunca espiral de localismo que reduciría a capacidade de xeración de desenvolvemento colectivo para todos os elementos que integran o sistema. Por extensión, o potencial vencellado ó funcionamento en rede se vería reducido de xeito notable, coas lóxicas repercusións na calidade de vida dos cidadáns e no potencial de desenvolvemento do territorio.

O policentrismo implica, como anteriormente se dixo, rachar a idea de xerarquía urbana, ou de contraposición centro-periferia. Ó contrario, leva a un escenario territorial de complementalidade e de funcionamento en rede, no que cada elemento desta desempeña unha función específica dentro do conxunto xeral do territorio. No EA o liderazgo urbano é claro, e está conformado polas cidades principais galegas e do Norte. Mais a vocación territorial e de integración debe reforzarse co protagonismo que deben acadar as novas incorporacións, cúa fun-

cionalidade territorial como centros articuladores de amplios espacios rurales é evidente. Nesta liña o reforzamento do policentrismo, e a integración nestas dinámicas das cidades pequenas, tradúcese no fomento dun maior equilibrio territorial e no fomento da integración urbano-rural.

No actual escenario aqueles territorios que non son sexan quen de integrarse nas redes globais corren o risco de situarse nunca situación de periferia en calquera dos ámbitos de desenvolvemento que se manexen (comunicación, financeiros, culturais, comerciais, productivos, etc). Por esta razón é vital a consolidación do EA como un sistema urbano integrado con capacidade de propoñer estratexias e iniciativas comúns que o posicionen dentro dun mercado de cidades globalizado e cada vez máis competitivo. Trátase, en definitiva, de contar coa suficiente masa crítica e as necesarias economías de escala que dun xeito individual cada unha dos membros do EA non pode ter por si solos.

1.2. Consolidación dunha realidade policéntrica

O carácter policéntrico dun sistema de asentamentos urbanos, neste caso concreto do EA, responde a un proceso de construción histórica no que en sucesivas fases temporales non se consolidou un liderazgo urbano específico para ninguna das cidades integrantes do mesmo (coa excepción da cidade e depois da Área Metropolitana do Porto, no Norte, que mantivo ó longo do tempo unha clara posición preponderante até pelo nivel comparativamente máis elevado de internacionalización da súa base económica). Mesmo se pode afirmar que responde a una formación espontánea, baseada en primeiro lugar na millora da rede de transportes, que favorece notablemente a integración nas décadas recentes; e en segundo termo no equilibrio funcional que se mantén dentro da estrutura urbana. O EA avanza nos últimos anos cara a configuración dun sistema urbano internacional, derivado tanto das grandes transformación sociopolíticas vencelladas á incorporación peninsular á UE, como do progresivo asentamento de novas relacións de gobernanza urbana.

A caracterización do sistema urbano eurorexional é xa un tema ben analizado e documentado en diferentes informes e publicacións promovidas polo propio EA. O coñecemento do mesmo ofrecido por publicacións monográficas, así como nos estudos estratéxicos xa elaborados, dan boa conta das súas características básicas. Nos Segundos Estudos Estratéxicos, faise unha tipoloxía do modelo organizativo do EA, asentado en catro unidades distintas de análise:

Áreas metropolitanas portuense, minhota, Rías Baixas e do Golfo Ártabro, onde se sitúan os municipios do Eixo de Porto-Gaia, Braga-Guimaraes, Vigo-Pontevedra-Vilagarcía de Arousa e A Coruña-Ferrol.

Cidades intermedias, cunha funcionalidade diferente: por unha banda Santiago de Compostela, Lugo e Ourense; por outra con menor capacidade de atracción: Vila Real e Bragança.

Cidades organizadoras dun reducido hinterland, pero dependendo doutras área smetropolitnas: Viana do Castelo, coa comarca do Vale do Lima que gravita cara a de Porto e Minho; e logo nunca situación periférica Chaves, coas terras do Alto Tâmega e dependendo doutros centros urbanos portugueses (Porto) e galegos (Ourense).

Pequenas cidades do interior rural sen gran capacidade de atracción comarcal: Peso da Régua e Monforte de Lemos. No caso de Peso existe unha tendencia a gravitar cara a Vila Real e no de Monforte sitúase nunca situación intermedia entre Lugo e Ourense.

Fonte: Souto González, X.M.: Segundos Estudos Estratéxicos do EA.

Este esquema complétase coas recentes incorporacións que, como xa dixemos, responden a dous modelos territoriais e funcionais diferentes:

- Pequenas cidades con capacidade de centralización de subsistemas de asentamentos de natureza rural. Correspóndese con vilas tradicionais que desempeñan un papel de puntos fortes a nivel demográfico e económico. Trátase de núcleos de concentración de servizos, que nalgúns ocasións contan cunha base productiva de natureza industrial.
- Pequenas e medias cidades con funcionalidades específicas integradas en espazos metropolitanos de alta densidade de ocupación. Trátase de concellos que mesmo poden contar con elevados niveis demográficos, a súa capacidade de articulación espacial conéctase e rereferencia-se no conxunto do espazo urbano no que se integra; concentrando, nalgúns casos, algunhas das funcións de carácter metropolitano

No primeiro caso se poderían englobar todas as incorporacións galegas (co debate que posteriormente se plantexará sobre Carballo, no senso da súa maior ou menor integración co espazo metropolitano de A Coruña-Ferrol), xunto ás portuguesas de Lamego, Macedo e Mirandela. Mentras no segundo a integración metro-

politana de Matosinhos, Vila Nova de Famalição Vila do Conde, Peñafiel respecto ó Grande Porto, ou de Barcelos, respecto a Braga, semella fora de discursión.

Neste senso os umbrais demográficos e o volume de actividade económica, non ten traslación directa ó potencial de centralizar os territorios circundantes. Así Matosinhos ou Famalição, concellos que contan cun importante volume poboacional, tal e como se pode observar nos datos adxuntos, carecen da capacidade de articulación espacial que poden ter outras cidades con menos habitantes como, por exemplo Lugo ou Ourense. Neste caso, o feito de formar parte da área metropolitana do Grande Porto estimula o seu dinamismo non últimos anos, vencellado de un modo directo á súa posición dentro do entorno urbano no que se sitúa. Os umbrais demográficos e o volume de actividade económica entenden-se pelo facto destes municipios fazerem parte dum território densamente urbanizado, que concentra 30 % da poboación e 25 % da economía de Portugal, considerada pelo ESPON como Metropolitan European Growth Área (MEGA) da fachada atlântica da Europa.

Relación en base ó volume demográfico dos concellos do EA
(en **negrita** as novas incorporacións)

Vila Nova de Gaia	310.086
Vigo	294.772
Coruña, A	244.388
Porto	221.800
Braga	175.063
Matosinhos	169.261
Guimarães	162.618
Vila Nova de Famalição	134.969
Barcelos	124.555
Ourense	107.186
Lugo	93.853
Santiago de Compostela	93.712
Viana do Castelo	91.390
Pontevedra	80.202
Vila do Conde	77.320
Ferrol	75.181
Peñafiel	71.841
Vila Real	50.296
Chaves	44.192
Vilagarcía de Arousa	36.743

Bragança	34.489
Carballo	30.091
Ribeira	27.181
Lamego	25.863
Mirandela	25.458
Lalín	20.867
Monforte	19.311
Peso de Regua	17.258
Macedo	16.766
Viveiro	15.706
Verín	13.991
O Barco de Valedoras	13.943
O Carballiño	13.838
Sarria	13.422

Fonte: INE; Estimativas anuais da população residente (2008).

A información demográfica, como indicador de síntesis, marca tamén unha clara diferenciación entre os concellos integrados nas áreas de máis forte densidade urbana, e aqueles outros que xogan un papel de núcleos centralizadores de amplos espacios rurais. Así Matosinhos, Famaliçao, Barcelos ou Vila do Conde, presentan umbrais poboacionais mesmo por riba de moitas cidades xa integradas no EA. Pola súa banda, as pequenas cidades centralizadoras dos fluxos humanos e económicos das súas áreas circundantes, presentan uns volúmenes moito máis cativo, por debaixo dos 30.000 habitantes. Neste chanzo sitúanse todas as galegas así como as do Norte de Portugal situadas fora do Arco Metropolitano do Noroeste, en territorios de matriz rural dominante. Tamén nas de máis reducido volumen poboacional, por debaixo dos 20.000, o protagonismo dos núcleos galegos e de Macedo de Cavaleiros, na parte portuguesa é moi claro, dado que esta última cidade concentra cerca de metade da poboación dun municipio de gran extensión (669.2 Km²), presentando densidades rurais mui baixas (inferiores a 15 hbt/Km²).

A explicación a esta diferenciación, pode estribar no diferenciar sistema de articulación da Administración Local en Galicia e no Norte. Pois, como é sabido, o tamaño dos concellos portugueses é moito maior co dos galegos. Mesmo algúns autores tenden a sinalar que poderían equipararse ás comarcas galegas. Polo que unha pequena cidade cabeceira de comarca do interior galego, pode equipararse a unha capital de concello portugués, polos seus umbrais poboacionais, e pola capacidade de articulación dos subsistemas de asentamentos rurais da súa inmediata proximidade.

1.3. Escenarios territoriais futuros: o EA como sistema de articulación territorial

O sistema urbano do EA ten unha clara vocación de integración nas redes de intercambios peninsulares, europeas e globales. Faise de vital interés, neste senso, chegar a unha visión comparativa respecto ó escenario territorial no que estamos chamados a desenvolver a nosa acción. Diagnosticar o noso posicionamento actual, e sobre todo as perspectivas de futuro deben servir para orientar as nosas políticas e accións colectivas.

O “European Spatial Planning Observation Network” (ESPON), leva a cabo unha notable actividade no ámbito da prospección territorial. Nun dos seus últimos informes (Scenarios on the territorial future os Europe, 2007) realízase unha radiografía comparativa respecto ó espacio euorexional que debe levarnos á reflexión. En primeiro lugar nos sitúa nunha clara periferia respecto ás redes europeas principais que, evidentemente, faise necesario superar. Se plantexa o considerable risco de marxinalidade económica, vencellado ó carácter maduro da actividade industrial, que pode derivar nun acusado declive productivo das actividades tradicionais, non compensado suficientemente coa introducción de novas dinámicas económicas baseadas no desenvolvemento tecnolóxico.

Esta situación é mais clara no Norte de Portugal, pola crise resultante da reorganización recente do seu perfil industrial, nomeadamente nos ramos tradicionais a exemplo do têxtil, vestuário e calzado; industrias de traballo intensivo con fraca incorporación tecnolóxica e de design, suportadas em baixos salários e em redes de subcontratación flexíveis. A partir da década de 1960, beneficiando de um mercado externo protegido (países da EFTA) estes ramos tradicionais do Noroeste de Portugal, de forte componente exportadora, expandiram-se também pela dispersão territorial, nomeadamente para municípios de matriz mais acentuadamente rural, extravasando o médio Ave, como aconteceu no caso dos têxteis e vestuário. No entanto, estes ramos tradicionais, têm perdido peso no conjunto da base produtiva do Norte. A reorganização do sector têxtil opera-se já no decorrer da década de 90 do século passado e, se 1990 representava ainda 26.8 % do VAB, absorvendo 24.1% do total do emprego gerado pela industria transformadora, em 1995 correspondia apenas a 20.6 % do VAB e a menos de 20 % do emprego (19.8 %).

Simultaneamente ao proceso de reajustamento dos sectores tradicionais, confrontados com a concorrência extra comunitária de produções de baixo coste provintes de países como China ou India algumas delas melhoram a sua capacidade competitiva, posicionando-se, nalguns casos, em segmentos de maior valor acrescentado os circuitos internacionais ligados à moda possuindo agora níveis tecnológicos mais elevados. Ao mesmo tempo, o que em parte decorreu das subvenções

comunitárias e do fomento de políticas nacionais defensoras da criação de uma base industrial mais competitiva, emergiram novos clusters industriais, também de forte componente exportadora, a exemplo da indústria farmacéutica, automóvel ou de semicondutores com uma incorporação mais elevada de I &D, maioritariamente localizadas nos municípios do Grande Porto. Segundo o PROT Norte, em 2004, o emprego em indústrias de média e alta tecnologia concentrava-se essencialmente nos municípios de Matosinhos, Vila do Conde e Braga, enquanto a fileira ligada ao têxtil, embora em parte reconvertida, era dominante em Vila Nova de Famalicão e Barcelos.

No tocante á integración nas redes europeas, desde ESPON faise unha recomendación moi clara respecto á necesaria potenciación do policentrismo, como estratexia para lograr as necesarias economías de escala que favorezan a competitividade do territorio. Destácase o papel do Grande Porto, pola súa capacidade de converterse nunha área metropolitana de carácter europeo, que pode complementarse tanto coa capital Lisboa, como coas áreas urbanas galegas de Vigo e A Coruña. Consideradas estas últimas como cidades de relevancia rexional a nivel europeo. A complementariedade funcional do continuo urbano da fachada atlántica do Noroeste da Península Ibérica, nomeadamente do eixo Porto-Vigo-A Coruña, reforza o protagonismo de cada unha delas de xeito independente, e por suposto desde unha perspectiva común. Neste senso desde o anterior organismo insístese na potenciación do Grande Porto como punto forte con capacidade de inserción nas redes metropolitanas internacionais, en base á forte componente exportadora da súa economía e ó seu papel como plataforma loxística de conexión mundial, que debe complementarse cunha perspectiva policéntrica formada por unha rede de cidades especializadas (por exemplo Vigo en actividades portuarias, Santiago en turismo e cultura, etc)

No mesmo documento insístese tamén na necesidade de fomentar a integración das áreas rurais nas dinámicas urbanas, como fórmula máis efectiva de reducir a marxinalidade rural. Especialmente nun momento como o actual, no que os fondos que desde diferentes vías perciben estos espacios tenden a aminorar, polo escenario de crise mundial, e a redución de fondos europeos derivada da competencia das novas incorporacións de países á UE. Estes núcleos acadan un papel de primeiro orde para o desenvolvemento territorial, a partir tanto da provisión de servizos á poboación e ás actividades productivas do entorno, como do fomento da creación de emprego derivado da utilización dos recursos endóxenos de cada porción territorial.

Polas anteriores cuestións, tamén identificadas na Estratexia Territorial Europea, parece moi oportuna a estratexia desenvolvida polo EA de integrar a pe-

quenas cidades articuladoras de áreas de natureza fundamentalmente rural. A articulación policéntrica do EA, en relación ás diferentes escalas urbanas de referencia, é un valor a potenciar co fin de reducir tanto a situación comparativamente de debilidade co exterior; como desde unha perspectiva eurorexional interna, aminorar os desequilibrios territoriais que se poidan producir en base ó contraste urbano-rural. Esta liña de traballo, así mesmo, se recolle de xeito nítido no documento “Sete ideas para sete anos decisivos”. Ata o punto que tres destas estratexias de traballo plantexan explicitamente a necesidade de fomentar a integración urbano-rural. O fomento dun modelo territorial equilibrado, a estruturación dun eixo interior de desenvolvemento, e a integración do mundo rural na dinámica de desenvolvemento do espazo atlántico, son premisas básicas a ter en conta polos decidores públicos e os axentes sociais privados á hora de fixar liñas de acción no futuro inmediato. Outros organismos internacionais, como o Banco Mundial, tamén plantexa nos seus análises a necesidade de potenciar as pequenas cidades situadas en áreas rurais, a partir do papel que poden desempeñar como elementos de estímulo á creación de emprego en actividades non agrarias e en servizos; o que en lóxica redundan nun maior potencial de desenvolvemento e calidade de vida para o conxunto do espazo rural.

En definitiva, coa liña de traballo plantexada desde o EA de aposta polo desenvolvemento do sistema urbano e o funcionamento en rede e pola integración das áreas rurais, preténdese favorecer a competitividade territorial, lograr economías de escala, millorar a cohesión interespacial, e maximizar o aproveitamento dos recursos endóxenos do conxunto Galicia-Norte de Portugal.

2. AS PEQUENAS CIDADES COMO SISTEMA URBANO COMPLEMENTARIO

Dentro das últimas incorporacións ó EA, tal e como xa se manifestou, identifícanse dous perfiles diferenciados. Aquelas cidades integradas en áreas urbanas de forte densidade, e aquelas outras que gozan de capacidade de centralidade propia, que organizan entorno súa subsistemas de asentamentos de natureza rural. Nesta análise interesa centrarse fundamentalmente no segundo caso. Pois estamos ante un nivel específico dentro do sistema urbano eurorexional con dinámicas individualizadas, cun funcionamento máis independente que aquelas directamente integradas nos entornos metropolitanos.

Este chanzo urbano, o das pequenas cidades, está chamado a desempeñar un papel fundamental nos grandes obxectivos plantexados nos apartados precedentes: aproveitamento integral dos recursos endóxenos, impulsar a complementariedade entre o mundo rural e o urbano, favorecer a creación de emprego en actividades non agrarias, concentrar unha oferta de bens e servizos para os territorios circun-

dantes, estimular dinámicas de desenvolvemento nos entornos rurales etc. En definitiva, convertese en auténticos “puntos fuertes” dos espacios interiores da Eurorexión, caracterizados por unha baixa densidade demográfica, unha débil accesibilidade e mobilidade, e unha base productiva débil e moi dependente do sector primario.

A excentricidade destes territorios torna-os mais permeáveis e expostos ás crises cíclicas de arrefecimento da economía e consequentes ciclos viciosos de desemprego/subemprego, em boa parte responsáveis pelos fenómenos de exclusão social e empobrecimento. Os niveis de mobilidade social están tamén dificultados pola inserción recorrentemente subalterna no mercado de traballo, reproducindo territorios que, pola dificultade de creación endóxena de valor (empreendedorismo/acumulación de capital) se encontran na dependência do papel redistributivo e asistencialista do Estado, até porque, aínda que mostrando, nalgunas casos, un perfil de emprego predominantemente terciário, este é directa ou indirectamente, muito dependente do gerado polo aparello administrativo e social do estado, nomeadamente no que respeita às redes de cuidados de saúde ou de ensino público.

Tamén se poden considerar un elemento clave para a configuración dun auténtico sistema policéntrico. Moi especialmente como soporte estrutural para a difusión das innovacións procedentes de zonas de maior poboación e dinamismo. E, tamén como vértice para a articulación e integración do conxunto do territorio nas dinámicas impulsadas desde, neste caso, os espacios urbanos litorais. Complementándose este perfil co seu protagonismo como espacios clave de apoio ó aproveitamento dos recursos endóxeos de cada porción territorial.

2.1. As pequenas cidades no territorio

As teorías desenvoltas sobre o papel das pequenas cidades no territorio, sitúan a estas como o chanzo intermedio entre o mundo rural e o urbano. Vasos comunicantes entre ambas realidades, cun protagonismo evidente na gradación dos niveis de calidade de vida e do potencial de desenvolvemento dos entornos espaciais articulados polas mesmas. Nos sistemas urbanos policéntricos desempeñan un papel de rede complementaria que articulan as súas áreas de influencia directa dentro do conxunto urbano xeral. A súa conectividade e accesibilidade, tanto cos elementos urbanos de maior rango, como respecto ós que dependen funcionalmente das mesmas, é unha das claves para a integración urbano-rural e o fomento da integración territorial.

A centralidade das mesmas, derivada da localización de servizos públicos e privados de todo tipo, comercio, e dunha posición xeralmente vencellada a puntos de ruptura de transporte, lles permite articular un subsistema formado maioritaria-

mente por asentamentos rurales. Así mesmo o seu protagonismo sobre o potencial de desenvolvemento territorial, por conseguinte sobre o emprego e o volume demográfico, é moi claro. En especial si contan con base productiva de carácter industrial-empresarial propia.

Os servizos e as novas tecnoloxías de información e comunicación permiten aos territorios de baixa densidade un maior grao de conectividade co exterior, embora só por si, tal non seja suficiente para superar os diversos handicaps que se registam neste dominio. A proximidade e articulación dos pequenos centros urbanos permite ganhar dimensión o que se pode reflectir non só num mercado de consumo e de traballo mais alargado como tamén numa rendibilización máis eficiente dos servizos públicos. A maior mobilidade física e a melloría xeral das accesibilidades, sobretudo entre os diferentes nós da rede, permite alcanzar límites de poboación imposíbeis de atingir se considerados isoladamente.

Neste senso, tanto para Galicia como para o Norte, tense plantexado a existencia de auténticos Sistemas Productivos Locales (SPL), é dicir, pequenos núcleos urbanos especializados nun número de producións industriais formados por diversas unidades de produción de tamaño pequeno-mediano e carácter endógeno. Esta situación acada un interese de primeiro orden na valorización dos recursos locais, na integración destes núcleos nas redes económicas globais, e no fomento da capacidade emprendedora da sociedade. No entanto, a mobilización de recursos endóxenos presupõe a definición de estratexias de desenvolvemento diferenciadas tendo en conta as características únicas e concretas de cada territorio, o que pode ir desde a produción de enerxías alternativas até ás máis diversas formas de turismo.

A estratexia desenvolta polo EA de aglutinar dentro da súa organización as pequenas cidades destas características, manifesta unha clara vocación de fomentar unha visión e un desenvolvemento integrado do territorio euorexional. Xa que, e según plantexa C. Courlet, estes núcleos favorecen a competitividade do territorio ó fomentar a produción de capital humano pola especialización da forza de traballo e o estímulo ó emprendemento. Tamén a súa presenza reduce notablemente a dependencia laboral das actividades agrícolas e gandeiras, derivado deste aspecto da creación de emprego noutros sectores; e mesmo tende a valorizar, mediante a comercialización e transformación, as producións primarias locais.

A reforma da Política Agrícola Comum (PAC) de 1992 marca a viragem para unha nova forma de olhar os territorios de baixa densidade, asumindo que estes representan moito máis do que espazos de produción alimentaria. No pós produtivismo, o desenvolvemento rural é multipolar e multisectorial. A Agenda 2000 aprofundou a reforma de 1992 no sentido da secundarización dos obxectivos de abastecimento e

rendimento, a favor da qualidade e segurana alimentar, assim como da promoo do desenvolvemento rural numa perspectiva de multifuncionalidade no s3 produtiva como tam3 territorial. Mas, para que a "nova ruralidade" do s3culo XXI, agora em construo, possa ser mais agroecol3gica, mais biodiversa e multifuncional, tal pressup3e uma maior amarr3o 3(s) textura(s) dos pequenos centros urbanos que pontualizam e mobilizam de forma coordenada recursos e inov3o.

A caracterizaci3o econ3mica das novas incorporaci3ns, xunto coa s3a posici3o no territorio, refl3xase de xeito directo na capacidade de articulaci3o de cada unha delas. En todas, como se ver3 a continuaci3o, o sector terciario 3 o principal dentro do mercado de traballo. A terciarizaci3o da base econ3mica ten una dobre incidencia. Por unha parte conv3rtense nos puntos fortes do espacio rural: referentes dunha serie de subsistemas de asentamentos que se forman a partir da intensidade de atracci3o que cada n3cleo exerce sobre as poboaci3ns do seu entorno. Esta situaci3o permite que se consolide unha estrutura territorial en base a comarcas funcionais, moi claras no caso galego, e menos evidente no Norte, correspondentes estas coas 3reas de influencia terciaria de cada n3cleo. Por outra parte, a multiplicaci3o e diversificaci3o dos servicios sup3n a aparici3o de novas actividades e empregos .

Nesta din3mica o comercio acadou un protagonismo esencial, como consecuencia dun proceso de monetarizaci3o da econom3a rural que se traduce nun notable incremento da capacidade de demanda individual. Incremento que, a nivel comercial, m3is que compensa as perdas demogr3ficas e posibilita a multiplicaci3o das unidades comerciais. P3dense citar varios factores que favorecen esta nova situaci3o: especializaci3o e introducci3o da actividade agropecuaria nos c3rculos de mercado, a difusi3o de empregos secundarios e terciarios nos territorios rurais, ou a introducci3o de capital a partir das remesas de emigrantes e do efecto subsidiador das pens3ns. Tam3n, en certa medida, pola aparici3o de novas v3as laborais vencelladas a actividades empresariais.

A presenza de servicios, tanto p3blicos como privados, nas pequenas cidades estimula a centralidade destes n3cleos. A amplitud da concepci3o do termo servicios integra desde tarefas financeiras, hosteler3a, ou negocios vencellados coas atenci3ns personales. A difusi3o territorial dos servicios vencellados 3 administraci3o p3blica sup3n un incremento funcional con efectos inducidos no mercado de traballo e na secuencia demogr3fica (xeralmente de progreso) e, adem3is, implica un aumento da s3a capacidade de atracci3o sobre a poboaci3o rural do entorno, o que refuerza a s3a centralidade. As raz3ns que impulsaron 3s diferentes poderes p3blicos a acometer pol3ticas descentralizadoras e redistribuidoras polo espacio de funci3ns que, ata os anos 1970, local3banse en exclusiva nas cidades principais, d3bese fundamentalmente 3 aposta por parte das administraci3ns da utiliza-

ción dos seus servicios como elementos dinamizadores da economía e de calidade de vida para a cidadanía. Esta visión enmárcase nunha tendencia xa clásica na que tanto no campo da política económica, como no da planificación territorial, considérase como unha das fórmulas máis eficientes de corrixir os desequilibrios espaciales dos territorios ó dotalos dunha rede urbana de lugares centrais de diferente tamaño e importancia; que sirvan de elementos difusores dos avances na millora do benestar social. Así mesmo coa consolidación nas últimas décadas do “Estado do Bienestar”, unha de las máximas prioridades dos estados vai ser posibilitar o acceso ós servicios que presta por parte do maior número posible de individuos. Para acadar este obxectivo é preciso localizar en determinados puntos as prestacións que se ofertan, para desde ahí, organizar áreas de cobertura que engloben a totalidade do territorio. Por último a descentralización ten suposto, nun momento de multiplicación espectacular dos trámites administrativos e da presenza do público na vida cotidiana, millorar a calidade e a axilidade do propio servicio ó desconxestionar os servicios centrais.

A industria é unha función máis recente no tempo, asociada nalgúns casos a unha tradición artesanal que se desenvolve e acada escala industrial, e noutros a procesos de implantación de empresas foráneas. Adquire polo tanto, gran repercusión no seu desenvolvemento urbano, e na diversificación económica das áreas rurais circundantes. A posibilidade de encontrar unha saída laboral non agraria nestos asentamentos vai supor que numerosas persoas continúen mantendo a súa residencia no medio rural, aínda que desempeñando unha actividade principal non agraria, configurando situacións de pluriactividade e plurirrendimento de dirixentes de explotacións agrícolas ou de membros máis jovens das familias camponesas mantendo, por norma, enlaces produtivos con o traballo agrícola, aínda que a tempo parcial, condición necesaria para contrariar as fortes tendencias para o despovoamento dos territorios de máis baixa densidade.

Para analizar a significancia desta actividade, faise preciso ter en conta o risco que supón afirmar a existencia de actividade industrial, salvo notables excepcións, nas décadas centrais de século. Cóntase ó sumo con algunha iniciativa industrial aillada, predominando claramente unha estrutura manufactureira artesanal; onde as “proto-industrias” das pequenas cidades (millor dicir talleres artesáns) abastecen un mercado local e manteñen uns mínimos contactos empresariais co exterior. Predominaba unha estrutura transformadora orientada á consecución de toda unha ampla gama de produtos de consumo frecuente. Por ramas cóntase cunha serie de funcións que se repiten en casi todas elas, mentras en algúns casos concretos xa se adiviña unha semiespecialización manufactureira cunha proliferación de talleres nunha tarefa determinada que, co paso do tempo, pode dar como resultado a formación dun SPL.

Os SPL aparecen formadas por un grupo de PEMES, pertencentes na súa maioría a unha determinada rama industrial, en función da tradición e dos recursos locais, que apenas manteñen relacións económicas entre elas, compiten nos mesmos mercados, teñen un orixen recente no tempo, e son resultado de procesos de industrialización endóxena. As razóns que xustifican o seu paso de pequenos talleres a PEMES, en moitos casos altamente competitivas mesmo en mercados internacionais, radica na capacidade de iniciativa e xestión dos empresarios, e no efecto mimético que ten xerado, posibilitando, por conseguinte, una especialización productiva. En xeral a estrutura empresarial das novas incorporacións ó EA situadas en espazos rurais, presenta unha certa dependencia do aproveitamento dos recursos endóxenos cos que conta o territorio. Así se identifica no Norte de Portugal nas cidades exteriores ao arco metropolitano do Noroeste, que presentan un perfil industrial con fraca capacidade geradora de emprego, além de pouco diversificado polo claro predomínio das agro-alimentares. O tradicional isolamento, só recentemente ultrapassado pelas novas accesibilidades, assim como a fragilidade qualitativa e quantitativa da respectivas bacias de emprego dificultaram a diversificação da base económica, sendo este um dos principais obstáculos que se reflecte na débil oferta de emprego fora do sector público ou do comércio tradicional.

A centralidade e a funcionalidade territorial das pequenas cidades non inseridas nas áreas de máis forte densidade urbana, adquire deste xeito un papel estratéxico para a difusión de emprego e de factores de desenvolvemento de repercusión directa na calidade de vida da cidadanía e no propio dinamismo socioeconómico do territorio. A estratexia levada a cabo polo EA de ampliar este tipo de asentamentos, plantexa unha clara intencionalidade de potenciar, a partir do sistema urbano, o conxunto do espazo eurorexional, coa finalidade de reducir os desequilibrios territoriais de base e acadar un modelo espacial máis sostible e integrado.

2.2. As pequenas cidades no ordenamento do territorio

Diferentes políticas públicas de ordenamento do territorio, otorgan a esta modalidade de pequenas cidades un dobre papel. Por unha parte as sitúan como elementos de referencia na articulación espacial de amplos entornos de natureza rural, respondendo a un nivel básico do sistema urbano con capacidade estruturante. Por outra banda, tamén se lle confire protagonismo como elemento dinamizador da vida económica local, cunha marcada transcendencia no desenvolvemento local, pois a partir da concentración empresarial de servizos públicos e privados de todo tipo convértense en polos de creación de emprego e de difusión de calidade de vida.

En relación ás anteriores circunstancias estes asentamentos téñense beneficiado nos últimos anos de diferentes propostas de planificación e ordenación territorial,

vencelladas a estratexias político administrativas. Así nos anos próximos ó cambio de século a propia Comisión Europea, a través dun dos seus documentos de referencia "Europa 2.000", plantexa a íntima relación existente entre as pequenas cidades e os procesos de ordenamento territorial e desenvolvemento local. Para este organismo as pequenas cidades situadas no espazo rural, adecuadamente dotadas de sistemas de comunicacións e transporte están chamadas a desempeñar un papel clave ó constituir un emplazamento potencialmente atractivo para pequenas e medianas empresas, ofrecendo novas oportunidades ós antigos traballadores agrarios.

Esta liña de acción política recupera conceptos analíticas con certa tradición. Así, e respondendo nos seus inicios a unha liña de traballo académica, na década de 1970 a Asociación de Ruralistas Franceses elaborou un documento baixo a dirección de B. Kayser no que se plantexan propostas a partir da elaboración de plans de xestión territorial para os espazos rurais a partir dos conceptos de pequena cidade (núcleo entorno a 10.000 habitantes) e a súa área dependente (equivalente a unha comarca). Tal ordenación microrexional permitiría a desaparición da oposición entre o urbano e o rural, favorecendo, según os anteriores profesionais, un mellor reparto da poboación, as actividades económicas e os usos do territorio. As pequenas cidades dentro destas políticas de organización desempeñarían un papel de polos de desenvolvemento, representando o nivel urbano básico que permite difundir nos entornos rurais funcións urbanas como comercio, servizos financeiros, da administración pública, de produción, etc.

Este enfoque, con maiores ou menores coincidencias, xeneralízase a diferentes espazos. En Alemaña, por exemplo dentro dos Plans de Ordenación Territorial dos Länder, diséñase un sistema urbano no que se potencian os lugares centrais inferiores e intermedios para atender as demandas básicas sociais, económicas e culturais da poboación do seu ámbito funcional cercano. Neles localízanse diversos servizos públicos e empresas de modesta talla, sendo núcleos oscilantes entre os 5.000 habitantes e os 8.000 (en razón das densidades de poboación e os asentamentos que existen en cada espazo rexional). En Francia tamén estes núcleos adquiren un papel destacado ó permitir a presenza dun tecido económico diversificado, de servizos, comercios e equipamentos dentro dun ambiente rural, constituíndose en puntos de apoio básicos para o desenvolvemento equilibrado dos territorios non urbanos. En España esta liña de acción identifícase de xeito pioneiro xa no III Plan de Desenvolvemento, no que se seleccionan unha serie de núcleos cabeceira de comarca, pequenas cidades rurais en definitiva, que pasarán a ser receptores da localización dunha serie de equipamentos e dotacións públicas. Tal circunstancia reforza a súa centralidade e funcionalidade respecto ó espazo circundante, implicando tamén, un incremento da oferta laboral no sector servizos. Co asentamento do Estado das Autonomías, e a transferencia a estas das competencias territoriais, mantéñense estratexias de acción sobre o sistema de

ciudades, vencellándose a difusión do desenvolvemento socioeconómico (descentralización de servicios, equipamientos de apoio a la produción, etc.) á rede urbana. Así se constata nas directrices territoriales de diferentes autonomías, onde se consideran núcleos de equilibrio, con un papel fundamental como suministradores de servicios públicos e de fomento do crecemento económico (novas actividades productivas, nudos de transporte, potenciación dos recursos endóxeos, incremento das cuotas de mercado, creación de novos empregos, etc.).

Esta liña argumental recupérase e potenciase coa recente posta enmarca da Estratexia Territorial Europea (ETE). Este documento, que sirve de inspiración ás diferentes políticas territoriales dos territorios da U.E insiste no protagonismo deste tipo de núcleos urbanos á hora de acadar un efectivo desenvolvemento territorial policéntrico e equilibrado. Plantexa nos seus enunciados que a interacción entre as áreas urbanas e as rurais, buscando a complementariedade dos recursos e potencialidades de ambas realidades espaciales, debe estruturarse a partir das redes de pequenas cidades que incrementan as dotacións de servicios do medio rural e reforzan o acondicionamento infraestructural do mesmo; reforzándose deste xeito as economías locais. Neste senso unha das accións prioritarias da ETE vai encamiñada ó establecemento dunha relación máis intensa entre o espazo rural e o urbano.

As novas incorporacións do EA, tanto do lado galego como as portuguesas non integradas nas áreas de máis forte urbanización do Norte, están chamadas a desempeñar un papel dentro do sistema urbano eurorexional, de punto de engarce das realidades rurais e urbanas, a partir do seu posicionamento territorial (vértice de ruptura de transportes, lugar de intercambio, punto de centralidade, etc); e da súa funcionalidade como polos creadores de emprego non agrario vencellado ós servicios, ó comercio e ó desenvolvemento empresarial.

En Galicia o papel que desempeñan, e sobre todo desempeñarán no futuro, as pequenas cidades no ordenamento territorial, aparece establecido no Avance das Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia¹ (DOT). Os concellos recentemente integrados no EA califícanse neste documento de “Sistema Urbano Intermedio”, otorgándoselle un papel clave nas estratexias de fortalecemento e integración do modelo territorial, así como no fomento do equilibrio territorial, a cohesión social e o valoración dos recursos endóxeos. Tamén se lle reconece protagonismo como núcleos que mitigan o acusado despoboamento das áreas rurais, diversifican a actividade económica e ofertan servicios, públicos e privados, de incidencia directa na calidade de vida dos cidadáns.

1. En Galicia cóntase cun documento de Avance das DOT de 2004 e un documento para Aprobación Inicial no 2008. Neste aspecto concreto a coincidencia respecto ó papel que xogan estos asentamentos dentro do sistema urbano e as estratexias para o seu fortalecemento mantense.

Para o fortalecemento do sistema urbano intermedio, ó que pertencen todos os núcleos de referencia, as DOT marcan tres estratexias fundamentais:

- Impulso de iniciativas de cooperación entre concellos para que a suma de diferentes municipios moi interrelacionados permita aumentar o seu rango urbano e abordar proxectos e solucións que non son posibles desde a óptica local de cada un deles por separado. A estratexia básica pasa por articular os ámbitos de integración entre os diferentes municipios e xerar elementos que faciliten a unificación dos mercados laborais e das áreas de prestación de servizos.
- Fortalecemento da base productiva como referencia fundamental para soste-lo calquera outra iniciativa de mellora urbana e da calidade de vida dos cidadáns. É moi importante apoiar iniciativas que favorezan a implantación de actividades económicas e o aumento do nivel formativo e a capacidade de innovación, especialmente en relación coas actividades máis importantes para o desenvolvemento local. Unha maior dimensión e complexidade da base productiva é, ademais, un factor decisivo para a aparición de infraestruturas, servizos e dinámicas urbanas que son determinantes para fortalecer o rango das cidades e ampliar a calidade e diversidade da oferta urbana.
- Aumento do atractivo urbano é outro dos aspectos relevantes para fortalecer o sistema urbano intermedio de Galicia. A mellora da imaxe das vilas e a súa contorna, o aumento na calidade e variedade das posibilidades educativas, comerciais, de mecer, etc. son fundamentais para incrementar o atractivo e as oportunidades destes centros urbanos. Espacios singulares que aparecen na maioría destas pequenas cidades, como centros históricos, portos, áreas industriais ou espazos ferroviarios, etc. proporcionan con frecuencia oportunidades singulares para acometer proxectos de renovación que poden constituir importantes experiencias de dinamización urbana.

CONCLUSIÓN: POSICIÓN E FUNCIÓN NO TERRITORIO

As recentes incorporacións do EA reforzan un dos seus obxectos fundacionais: a articulación de estratexias comúns de desenvolvemento para as cidades da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal, e cuasi por extensión para o conxunto do territorio. Os novos membros correspóndese con asentamentos poboacionais integrados dentro do sistema urbano eurorexional, nun chanzo de inmediato rango posterior respecto ós principais núcleos. Integran o que se pode denominar o sistema urbano complementario, situado entre as áreas urbanas de referencia e os asentamentos de natureza e carácter máis rural.

Extráese unha diferenciación inicial entre aquelas pequenas cidades que centralizan espazos rurais dun xeito independente, configurando subsistemas urbanos de carácter comarcal; daquelas outras que se integran dentro dos entornos urbanos-metropolitanos máis densos, aportando funcións específicas dentro dun espazo de natureza metropolitana.

A ampliación do EA manifesta unha clara vocación tanto de difundir polo conxunto do territorio as dinámicas de progreso e benestar, tomando como soporte o sistema urbano, como de estimular os factores de desenvolvemento endógeno. Identifícase unha lóxica diferenciación entre aqueles núcleos situados nos entornos metropolitanos; daqueles outros que contan con capacidade efectiva de xenerar centralidade e articulación territorial, a partir da concentración de actividades terciarias e, nalguns casos, industriais. As recentes incorporacións posibilitan o funcionamento en rede e a integración das áreas rurais. Con isto preténdese impulsar a competitividade territorial, lograr economías de escala, millorar a cohesión interespaical, e maximizar o aproveitamento dos recursos endóxenos do conxunto eurorexional.

As novas cidades favorecen o aproveitamento integral dos recursos endóxenos; o impulso e a complementariedade entre o mundo rural e o urbano; a creación de emprego en actividades non agrarias; a concentración dunha oferta de bens e servizos para os territorios circundantes; o estímulo de dinámicas de desenvolvemento do seu entorno, etc. En definitiva, convértense en auténticos “puntos fortes” duns espazos interiores da Eurorexión, caracterizados por unha baixa densidade demográfica, unha débil accesibilidade e mobilidade, e unha base productiva débil e moi dependente do sector primario.

As dinámicas de complementariedade territorial fomentan a produción de capital humano pola especialización da forza de traballo e serven de estímulo ó emprendemento. Tamén a presenza destes núcleos reduce notablemente a dependencia laboral das actividades agrícolas e gandeiras, derivado este aspecto da creación de emprego noutros sectores; e mesmo tende a valorizar, mediante a comercialización e transformación, as producións primarias locais e o conxunto dos recursos endóxenos.

Os novos membros do EA situados nas áreas urbanas de maior densidade aportan funcións especializadas dentro do conxunto metropolitano. Esta pode ser de natureza diversa en función de cada caso concreto. Si ben neste caso son de interés ás vencelladas ás actividades industriais-empresariais e residenciais. Neste caso a súa capacidade de articulación espacial dilúese dentro do espazo urbano no que se integra, pese a que contan na súa meirande parte cunha ampla oferta funcional.

En definitiva, desde o punto de vista organizativo coas incorporacións do sistema urbano complementario, o EA amplia notablemente o seu protagonismo e presenza territorial no conxunto da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal.

BIBLIOGRAFÍA

- A.A.V.V. (2006): As conurbacións galegas desde unha perspectiva comparada. EGAP, Santiago de Compostela.
- Banco Mundial (2009): Informe sobre el desarrollo mundial. Coedición Banco Mundial e Ediciones Mayor.
- Beauchard J. (dir) (1996): La ville-pays. Vers une alternative à la métropolisation. Éditions de l'Aube. Poitiers.
- Comisión Europea (2007): Crecimiento de las regiones, desarrollo de Europa. Comisión Europea, Luxemburgo.
- Courlet, C. (2008): L'économie territoriales. Presses Universitaires de Grenoble.
- Domínguez, L. e Pardellas de Blas, X. (directores) (2007): Sete ideas para sete anos decisivos. Eixo Atlántico, Vigo.
- EPSON (2006) The role of Small and Medium – Sized Towns (SMESTRO). ESPON Programme, Luxemburgo.
- ESPON (2007): Scenarios on the territorial future of Europe. ESPON Programme, Luxemburgo.
- Figueiredo, A.M. e Viña Carregal, A. (directores) (1996): Estudo estratéxico das cidades do Eixo Atlántico. Eixo Atlántico, Vigo.
- Kayser, B. (dir) (1979): Petites villes et pays dans l'aménagement rural. Association des ruralites français. París.
- Marques, H. (2003): Douro a construção de um território.
- Marques, T. (2004): Dinâmicas territoriais: Portugal na transição do século (XX-XXI), Ed. Afrontamento, Porto.
- Marques, T. e Fernandez Rio, J. A. (2008): Sistema Urbano e Organização do território, in Plano Regional de ordenamento do território da região norte, CCDR, pol. Porto.
- Soummague, J. (coord) (2000): Les nouveaux espaces ruraux de L'Europe Atlantique. Université de Poitiers.

Souto González, X.M. (coordinador) (1999): Xeografía do Eixo Atlántico. Eixo Atlantico, Vigo.

Varela Álvarez, E.J. e outros (2006): A gobernanza na Eurorexión Galicia-Norte de Portugal. Eixo Atlántico, Vigo.

Vázquez Barquero, A. (2009): Las regiones policéntricas, territorio estratégico del desarrollo económico. Xunta de Galicia, Santiago de Compostela.

CAPÍTULO 2

CARA UNHA NECESARIA INTEGRACIÓN FUNCIONAL¹

Miguel Pazos Otón, Elsa Pacheco e Paula Cristina Remoaldo

1. INTRODUÇÃO

A competitividade encontra-se directamente ligada à qualidade e aos custos que lhe estão associados. Um território é competitivo se, em condições de procura idênticas, oferecer mais qualidade com igual custo, e o inverso também se aplica. Dito de outra forma, para os mesmos níveis de qualidade o custo condiciona as opções e, portanto, constitui factor preponderante na definição da competitividade. Para ser competitivo é necessário apostar na diferenciação ou na criação de algo de novo, isto é, importa inovar. O âmbito da inovação encontra-se no posicionamento estratégico, no saber acautelar as ameaças e aproveitar as oportunidades através da consolidação de contextos socioeconómicos tendencialmente positivos e do desenvolvimento de outros segmentos, novos e/ou reconfigurados, no espaço concorrencial em que se inserem.

A dinâmica económica e social na interacção e integración crescente entre os espazos urbanos, interacción esta baseada em processos de complementaridade relacionada, por un lado, coa possibilidade de desprazamentos cada vez máis frecuentes e maiores e, por outra, coa necesidade de ganhar visibilidade nos territórios em que se inserem, isto é, de competir. Só mediante unha especialización dos espazos urbanos e a aposta pola complementariedade é posible competir nun mundo cada vez máis global.

Os paradigmas actuais defendem a formación de redes urbanas e a crescente cooperación e sinerxia entre territorios. Fronte á “especialización de todas en todo”, as cidades deben cada vez máis especializarse en políticas e liñas de actuación determinadas e, polo tanto, en segmentos da vida económica e social estratéxicos e coa suficiente dimensión cualitativa e/ou cuantitativa tornando-os capaces de responder a desafíos xa non rexionais ou estatais, senon globais. A especialización das cidades debe

1. Os autores agradecem a J. Cadima Ribeiro, Professor da Escola de Economia e Gestão da Universidade do Minho, os comentários produzidos sobre versão preliminar deste texto.

vir de man da asociación a aqueles sectores de actividade económica nos que destaquen, e tamén aos aspectos máis directamente relacionados coas súas idiosincrasias e cultura propias. As cidades deben relacionar esta especialización cunha imaxe de marca que é cada vez máis a etiqueta que estará asociada a elas, que lhes dá visibilidade e unicidade no contexto da rede regional e internacional.

Hoxendía, grazas ao grande progreso rexistrado nos medios e vías de comunicación, e, en definitiva, no incremento da mobilidade de poboación, o territorio camiña cara un verdadeiro sistema urbano policéntrico, onde os espazos urbanos (as cidades) miran cada vez máis as unhas cara as outras. A clave para rendibilizar investimentos públicos, reside no establecemento de servizos máis especializados e de equipamentos públicos de maior calidade e máis competitivos, numa lógica de complementaridade. A ampliación de áreas de mercado, de ámbitos de influencia, de espazos de recrutamento é posible grazas ao grande incremento que ten experimentado a mobilidade da poboación e á tendencia crecente á mobilidade intercidades en función dos diferentes motivos.

Abordar a complementaridade para competir encerra um complexo desafio de jogo de escalas, que vão da dimensão da unidade funcional, a territórios mais vastos que compõem uma região até às redes e alianças que dão corpo a formas e processos de funcionamento mais ou menos eficientes e eficazes que definem níveis diferentes de complementaridade e competitividade. No caso presente, a diluição do efeito de fronteira com a adesão de Espanha e Portugal à União Europeia (1986), surgiu como uma oportunidade e sugeriu, através de inúmeras acções institucionais e regulamentares, a desejável integração de interesses e competências num complexo quadro de semelhanças territoriais que a história separou durante muito tempo. Decorridas mais de duas décadas, foi necessário prosseguir com o desígnio da mitigação daquele efeito de fronteira, desenvolvendo esforços no sentido de consolidar um espaço euro-regional onde a interacção, a integração e a complementaridade emergem como elementos operativos de uma estratégia em rede, isto é, onde cada um deve reposicionar-se num espaço mais amplo de competitividade contribuindo para o equilíbrio dos sistemas sociais, económicos e ambientais.

Os numerosos estudos e reflexões desenvolvidos têm contribuído sobremaneira para a aproximação aos objectivos da integração e complementaridade, mas há ainda muito trabalho a desenvolver, em especial, no domínio da definição e programação de acções conjuntas capazes de colocar a Galiza-Norte de Portugal em patamares mais elevados de competitividade regional e internacional. Para isso, é necessário avaliar tendências em vários domínios sociais e económicos, isto é, extrapolar das evoluções recentes onde (ou como) fazer com que a euro-região é (seja) única, diferente ou melhor.

A diluição do efeito de fronteira aliada à melhoria das condições de acessibilidade (suportada na criação de auto-estradas desde a década de 80 do século XX) e à polarização exercida pelo desenvolvimento de espaços urbanos como A Coruña, Braga, Ferrol, Guimarães, Pontevedra, Porto, Santiago de Compostela ou Vigo (eixo com cerca de 300 km de extensão), iniciou um processo de consolidação da redistribuição da população, abrindo à euro-região a oportunidade de repensar e reordenar o território promovendo sinergias de funcionamento.

O Plano Estratégico de Cooperação Galiza-Norte de Portugal (2007), com 2013 no horizonte, define como meta global a conversão da euro-região num território atractivo para viver, investir e trabalhar, sublinhando um conjunto de áreas de acção que urge promover via integração: questões sociais e económicas, património natural, rede de transportes, mobilidade da população, recursos hídricos e marítimos ou o turismo. Entre os aspectos mais marcantes, destaca-se a dinâmica demográfica - caracterizada pela litoralização, concentração nas cidades, envelhecimento e perda de efectivos nos espaços de fronteira e interior Leste; a dificuldade em promover redes empresariais à escala internacional; emprego abaixo das médias ibéricas; baixa integração de sub-sistemas de transportes ou os fracos níveis de inovação e acção para a competitividade.

Neste âmbito, identificam-se três objectivos estratégicos onde a inovação e o conhecimento surgem como peças chave para a competitividade do tecido produtivo, a promoção de dinâmicas territoriais sustentáveis aliadas a boas condições de acessibilidade alicerçam a atractividade euro-regional e, finalmente, a osmose de interesses sociais e institucionais deve presidir à necessária partilha de intenções e acções.

É portanto incontestável a necessidade de pensar o Eixo Atlântico como uma região europeia pontuada por un conxunto de espazos urbanos interrelacionados, com parellas e grupos de cidades que teñen unha complementaridade crecente, isto é, já não faz sentido alimentar concepcións isoladas do território. Na realidade, a liberdade de circulação, aliada à melhoria das condições de acessibilidade, e os avanços das telecomunicações redefiniram as lógicas de funcionamento do território regional e das suas cidades, ou melhor, da sua rede de cidades. De facto, a dinâmica isolacionista das cidades, herdada de um longo processo de construção do território, ten provocado grandes disfuncións, como a multiplicación de equipamentos, servizos e institucións. Como exemplo destas repeticións podemos sinalar a duplicación de varias facultades universitarias na Coruña e Santiago de Compostela, dúas cidades separadas só por 60 kms ou, para o caso do Norte de Portugal, as do Porto e do Minho, neste caso ainda mais próximas. O propio modelo aeroportuario galego, sempre no centro da polémica territorial, é un exemplo da posta en práctica destas

visões a grande escala dentro do conxunto de Galicia. A presenza de tres aeroportos xestionados por AENA, nun eixo lineal de 150 kms, tradúcese nunha sobredotación aeroportuaria para Galicia, que ve como cada vez máis o aeroporto do Porto (Sá Carneiro) gaña cota de mercado dentro do conxunto eurorrexional. Outro exemplo pode ser a duplicación doutro tipo de infraestruturas de transporte como son os portos exteriores: a construción que se está realizando na actualidade de senllos portos exteriores na Coruña e en Ferrol (nas dúas cidades fortes que conforman a área metropolitana do Golfo Ártabro) ou a aínda débil intermodalidade conseguida entre o porto de Leixões e o restante sistema de transportes, reflexa a falla dun modelo territorial que potencie a eficiencia e competitividade, e confirma a importancia que o isolacionismo e o fondo localismo tiveron como xeitos de facer política ata o momento.

O “Eixo Urbano Atlántico”, corresponde a un espazo de desenvolvemento axial que se estende dende Ferrol ata ao Porto e onde atopamos 9 das 11 grandes cidades da euro-región (Ferrol, A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra e Vigo, na Galiza, e Braga, Guimarães, Porto e Vila Nova de Gaia no Norte de Portugal). Neste espazo existen 4 aeroportos (3 galegos e 1 portugués) e 6 universidades públicas (3 localizadas no Noroeste de Portugal), así como un importante número de equipamentos duplicados que se poderían ter evitado.

Numa primeira abordagem, é importante ter presente o xogo das escalas xeográficas e a dimensión e disposición dos entes urbanos de referència, numa rede urbana caracterizada por un marcado policentrismo, A Sul, a Área Metropolitana do Porto (AMP) - a segunda de Portugal, com máis dun millón de habitantes -, assume um papel de destaque conjuntamente com uma rede de cidades que definem um triângulo de maior dinamismo do Noroeste, cujos vértices se localizam em Viana do Castelo, Vila Real e Oliveira de Azeméis. No caso galego, as dúas maiores aglomeracións - A Coruña e Vigo -, roldan os 300.000 habitantes, e tradicionalmente teñen evolucionado de costas viradas cara ás súas parellas urbanas máis próximas (Ferrol e Pontevedra). Aínda que as directrices de Ordenación do Territorio galegas tentan impulsar modelos de cooperación metropolitana, parece difícil a día de hoxe concretar como se van plasmar senllos feitos metropolitanos. Nunha posición intermédia temos a área urbana de Santiago de Compostela, con menos de 200.000 habitantes, e no interior do territorio galego as áreas de Lugo e Ourense (com 100.000 habitantes cada unha).

Do mesmo modo, também o sistema urbano do Norte de Portugal revela alguma dificuldade de articulação entre os diferentes níveis hierárquicos, com défice de centros de dimensão intermédia capazes de ancorar os de menor dimensão. No entanto, registaram-se alterações que começam a indiciar o desenvolvimento de núcleos intermédios, nomeadamente através da constituição de algumas cidades na

envolvente da AMP e, com uma distribuição espacial mais rarefeita, no interior do Norte de Portugal.

O Porto concentra equipamentos, serviços e infraestruturas avançadas, apresentando-se como a âncora histórica do desenvolvimento territorial metropolitano com o mesmo nome. De facto, a AMP apresenta um padrão de desenvolvimento que não pode ser dissociado, por um lado, de algumas descontinuidades na mancha urbana a Norte e Nordeste e, por outro, do padrão mais denso e contínuo que se verifica a Sul deste aglomerado, em qualquer dos casos mascaradas pelo traçado dos itinerários principais e complementares, e pelos eixos tradicionais de ligação regional. Dito de outra forma, a industrialização rural difusa do Noroeste terá sido responsável pela consolidação de uma rede de centros na envolvente do Porto e sua A.M.P. com razoável capacidade de fixação, contribuindo para a redução do efeito polarizador por parte da cidade principal e sua área metropolitana. Neste contexto, o Porto tem registado uma evolução marcada pela especialização funcional, concentrando actividades ligadas ao sector terciário com forte vertente empregadora. Esta segregação funcional conduziu, ao longo do tempo, à realocação dos espaços residenciais nos concelhos envolventes e, com ela, a fortes perdas de população nos últimos períodos censitários. À volta deste núcleo urbano central surge uma coroa de expansão, onde o urbano tem prevalência sobre outras formas de ocupação do solo com expressão em processos de peri-urbanização (Cadima Ribeiro *et. al.*, 2008). Nestes espaços proliferam novas centralidades associadas a unidades comerciais e a outras actividades (nomeadamente serviços e equipamentos de proximidade) que não só geram oportunidades de emprego como aumentam a capacidade de atracção e fixação da população. O cordão urbano constituído por Braga, no Vale do Cávado, e Guimarães, no Vale do Ave, ilustra uma das facetas da realidade multifacetada presente no Noroeste Português. Este eixo urbano, sobretudo se considerado numa lógica de conurbação com Barcelos e Vila Nova de Famalicão, tem registado uma significativa capacidade de diversificação e qualificação funcional, com forte dinâmica de atracção de equipamentos de utilização colectiva em âmbitos como o universitário, a cultura e o lazer, sendo que a relativa proximidade constitui factor de promoção da definição de acções de intervenção em rede (a Universidade do Minho detém um pólo em Braga e outro em Guimarães). Entre a AMP e o território acabado de referir desenvolve-se uma mancha difusa urbano-industrial, caracterizada por um povoamento disperso, dinâmicas populacionais e construtivas bem significativas e morfologia urbana fragmentada.

Os quatro concelhos do quadrilátero pertencentes ao distrito de Braga (Barcelos, Braga, Guimarães e Vila Nova de Famalicão), têm consolidado as malhas urbanas respectivas, assistindo-se, como já mencionámos antes, a uma crescente qualificação e diversificação da oferta de serviços. Não obstante, as funções de

ordem superior e os servizos avanzados que se lle asociam continúan, en grande medida, reservados para os espazos centrais da Área Metropolitana do Porto (Cadima Ribeiro, *et al.*, 2008). A unha escala regional de menor densidade de ocupación, Vila Real, Bragança e Viana do Castelo têm tamén consolidando a súa capacidade prestadora de servizos, funcionando como espazos atractivos para os *hinterlands* territoriais em perda.

No ámbito conxunto da Eurorrexión, a posibilidade da complementariedade debe vir da man sobre todo da cooperación transfronteiriza. Ata o momento a presenza de dous estados diferentes ten sido un claro obstáculo para o aproveitamento de sinerxias comúns. No momento actual a iniciativa pública xa considera a dimensión transfronteiriza como algo inevitable e como o lóxico escenario dentro da planificación territorial. Isto pode verse en aspectos como a dotación de solo industrial en espazos de fronteira, do que é un bo exemplo a Plataforma Loxística Salvaterra-As Neves. Situada en municipios da raia, actuará como centro loxístico do porto de Vigo pero tamén como centro de distribución dunha grande parte do Norte de Portugal. A política de infraestruturas de transporte camiña na dirección asimesmo da complementariedade, como evidencian a construción de autoestradas, estradas e o ferrocarril de altas prestacións que ligará Vigo co Porto.

Pero alén destes aspectos relacionados coas infraestruturas e a loxística, queda moito por facer na procura dunha verdadeira complementariedade entre Galicia e o Norte de Portugal, salvaguardados algúns casos de parceria na raia. A maior parte dos servizos públicos foron deseñados (e continúan a selo) contando con que a fronteira é unha liña infranqueable para o día a día dos cidadáns. As universidades, os centros de formación, os hospitais, as redes de centros culturais, están traballando moi por debaixo das súas posibilidades ao non mirar cara o outro lado da fronteira.

Pola contra, o sector privado si está tendo en conta esta complementariedade natural entre galegos e portugueses do Norte. Nos últimos anos teñen aparecido grandes equipamentos, sobre todo comerciais a nivel eurorrexional que aproveitan a sinerxia que outorga a mobilidade de clientes de un e outro lado da fronteira. Así, cabe destacar a inauguración dun famoso *Outlet* en Mindelo (Vila do Conde) ou mesmo o recentemente aberto *Outlettui*, situado de xeito estratéxico na poboación raiana de Tui.

Estes traços genéricos enquadram o desafío colocado neste capítulo, que se centra num esforço de caracterización geral da euro-região Galiza-Norte de Portugal e de identificación de espazos sociais, económicos e culturais pasíveis de integración segundo lógicas de fomento da complementariedade para competir. Nesse sentido, tentar-se-á formular unha proposta dun maior achegamento entre parellas ou grupos

de equipamentos, estruturas ou infraestruturas, dentro do conxunto da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal. Búscase tirar máis proveito do que xa hai, e provocar a creación de sinerxias que leven a un incremento da calidade dos servizos e produtos ofertados. Na medida das massas críticas que se consigam reunir, do volume de recursos mobilizado e da cooperación que seja possível concretizar, assim se criam oportunidades para atingir un maior crescimento e mais excelência e, portanto, maior competitividade. Para tanto, importa que o isolamento e o localismo sejam substituídos pola especialización, pela complementaridade e pelo traballo en rede.

O percurso de consolidación da euro-região Galiza-Norte de Portugal, substanciado na sua história e dinamismo territorial mais recente, permitirá identificar os sectores que, tendencialmente, se têm afirmado no contexto Ibérico e/ou Europeu ou, pelo contrário, têm-se revelado menos promissores. De facto, a avaliação de tendências, cruzada com a interpretação dos quadros territoriais actuais e os desafios que se colocam actualmente à Europa dos 27, constitui um exercício crucial para ilustrar a dinâmica de competitividade desejável para esta Euro-Região, já que mais que identificar entre as áreas de actuação possíveis, urge desenhar grandes linhas de actuação através de alguns exemplos em diversos sectores da vida económica e social destas populações.

Trata-se, em concreto, de avaliar entre outras dimensões, alguns indicadores que dêem conta do posicionamento das cidades da euro-região relativamente às médias regionais em diferentes escalas, da dimensão da procura potencial e da oferta relevante de alguns equipamentos estratégicos no contexto da euro-região e dos espaços/segmentos concorrenciais tendo em vista a competitividade. Em particular, importa questionar quais os âmbitos do investimento e inovação com resultados de sucesso que possam ser peças de uma estratégia de progresso para a euro-região.

Assim sendo, a reflexão inicia-se com algumas considerações sobre a rede urbana do Eixo Atlântico, sublinhando algumas das dimensões de complementaridade existentes e/ou possíveis, prossegue-se com a caracterização da rede de equipamentos e os elementos associados à mobilidade e condições de acessibilidade e conclui-se com uma proposta estratégica orientada para a complementaridade e competitividade do território ancorada nos princípios e objectivos definidos no plano estratégico da euro-região.

2. AS CIDADES E A EURO-REGIÃO: TENDÊNCIAS E SISTEMA URBANO

As cidades assumem, cada vez mais, um papel fundamental no funcionamento e dinamismo dos territórios. A concentração crescente da população e actividades económicas nestes espaços tem resultado em sucessivas redistribuições da população

colocando novas cuestións de interpretación e intervención, nomeadamente, as que se prendem com a necesaria convergência e mitigación das assimetrias no desenvolvemento económico e social. As condicións de accesibilidade constitúen, na maioría dos casos, una parte da solución quando se pretende introducir equidade en territorios onde os centros urbanos presentan graus diferentes de especialización e desenvolvemento. Assim sendo, o concepto de funcionamento en rede permite aos centros parceiros desenvolver especializacións conxuntas que, por forza da complementariedade de produtos e procesos, non só lhes garanten as economías de escala e de aglomeración propias de centros maiores, como tamén lhes permite servir mercados comúns de forma competitiva. Neste dominio, as tecnoloxías de información e comunicación teñen un papel esencial na viabilización deste modelo de operación, facilitando a comunicación, aproximando agentes, viabilizando o planeamento e o desenvolvemento integrado de territorios que poden estar fisicamente distantes.

Tendo presente este paradigma territorial, apréséntase de seguida una breve caracterización da Euro-Región Galiza-Norte de Portugal, com ênfase nas cidades que integran o Eixo Atlántico e nas súas “proximidades” económicas, sociais e culturais.

2.1 Tendências

A rede de cidades da Euro-Región Galiza-Norte de Portugal é composta por 34 aglomeracións (17 de cada país) com enquadramentos regionais e dimensións distintas (Figura 1).

As máis dinámicas, densas e extensas concentran-se no litoral, enquanto as de menor dimensión pontúan, sobretudo, áreas de povoamento difuso ou localízan-se en territorios regressivos, esencialmente do interior. Tendo en conta que o criterio demográfico é unha variable fundamental á hora de que unha cidade pertenza ao Eixo, atopámonos con que varios municipios que pertencen funcionalmente á mesma aglomeración urbana teñen personalidade individual dentro da relación de cidades do Eixo (isto pode observarse ben nos casos de Vila Nova de Gaia e Matosinhos en relación co Porto, así como no caso de Carballo en relación coa Coruña).

A inclusión o 1 de Febreiro de 2008 de máis 6 cidades no seio do Eixo Atlántico (Carballiño, Ribeira, Sarria, Lamego, Penafiel e Macedo de Cavaleiros) tradúz un dinamismo emergente de núcleos intermédios dotados de alguma especialización que ora consolidan territorios contínuos de maior densidade, ora funcionan como âncora dos espazos em perda. Son as chamadas pequenas cidades (Rodríguez González, 1997) ou vilas na Galiza, que constitúen o escalón intermedio entre as cidades e o rural, ou sexa, que se constitúen en referencias urbanas emerxentes de amplos espazos de dominancia rural.

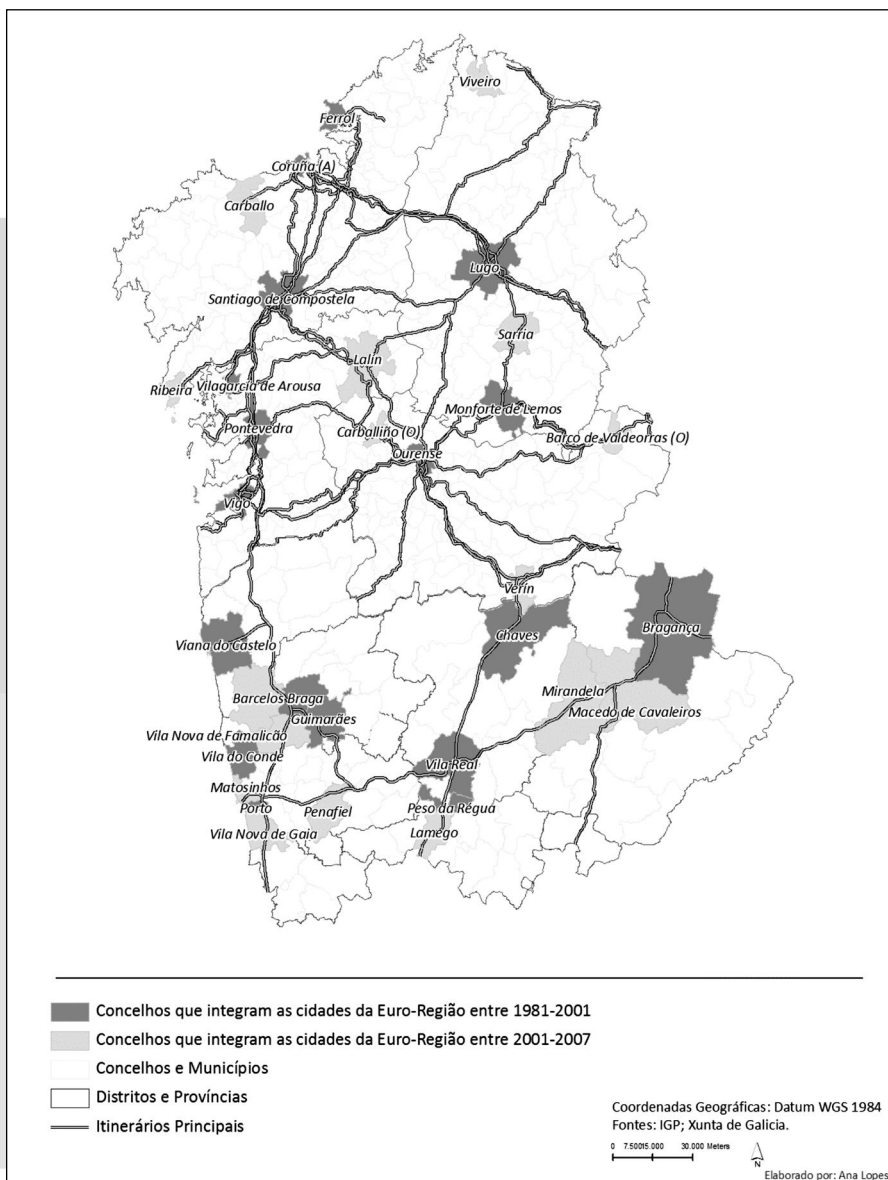


Figura 1. Cidades da Euro-Região Galiza-Norte de Portugal.

A evolução das cidades na Euro-Região, tal como o território que lhes serve de suporte, denota também diferenças derivadas do seu posicionamento regional (mais a Oeste ou mais para o interior) e da renovação da rede de infra-estruturas de

transporte – neste caso asociadas a novos contextos de proximidade (redimensionamento dos *hinterlands* de influencia). Esta diferenciación justifica, en parte, a necesidade de promover o funcionamento e dinámica dos territorios de forma integrada e en rede, isto é, articulando a calidade de vida con a dinamización económica ou, entre outros, con a prestación de servizos a espazos de menor densidade de ocupación (mais ligados á actividade rural). O sentido do desenvolvemento urbano tem de se ancorar, cada vez mais, numa lóxica de complementariedade, creación de sinergias e innovación.

Neste escenario é importante sinalar que tanto na Galiza como no Norte de Portugal nas últimas décadas tense asistido a un grande esforzo inversor en materia de infraestruturas de transporte, e nomeadamente en vías de alta capacidade. Se ben o transporte público continúa a ser a grande asignatura pendente, o territorio da Eurorrexión ten gañado en cohesión interna en relación coa sustancial mellora da accesibilidade. As IPs e autoestradas en Portugal e as autovías autonómicas e estatais, así como as autoestradas en Galicia, teñen chegado a constituir unha verdadeira malla de comunicacións que dotan de accesibilidade interna á maior parte das cidades do Eixo.

Assumindo a complementariedade urbana como un imperativo do ordenamento do territorio, haverá que, em primeiro lugar, esboçar uma hierarquia entre as cidades em questão. Nesse sentido, e tomando como referência a dimensão populacional dos concelhos, apenas 10 (3 galegos e 7 portugueses²) dos 34 que enquadram as cidades da Euro-Região registavam, em 2007, valores superiores a 100 000 residentes, e apenas Vila Nova de Gaia ultrapassa os 300 000 residentes (Figura 2). Com a exceção de Ourense, todas as cidades deste conjunto se localizam no cordão litoral mais dinâmico. Entre elas, o Porto lidera, desde 1991, as perdas de residentes, superiores à dezena percentual, variação que parece compensar-se pelos municípios vizinhos, como Vila Nova de Gaia. Este reajuste demográfico também se pode observar em Carballiño ou Vilagarcía de Arousa, na proximidade de cidades de maior dimensão - no caso as de Ourense e Pontevedra, respectivamente.

De facto, a saturación dos espazos centrais e os elevados prezos do solo e a vivenda está levando a un estancamento das grandes cidades, a favor das vilas ou pequenas cidades, que son os espazos que máis crecen por diversos motivos, entre eles: menores prezos do solo em espazos mais disponíveis para a expansão urbana, emigrantes retornados, difusión da urbanización a través do territorio asociada á melloría das condicións de accesibilidade.

2. Por ordem decrescente dos valores de população residente em 2007 (I.N.E.): Vila Nova de Gaia, Vigo, A Coruña, Porto, Braga, Matosinhos, Guimarães, Vila Nova de Famalicão, Barcelos e Ourense.

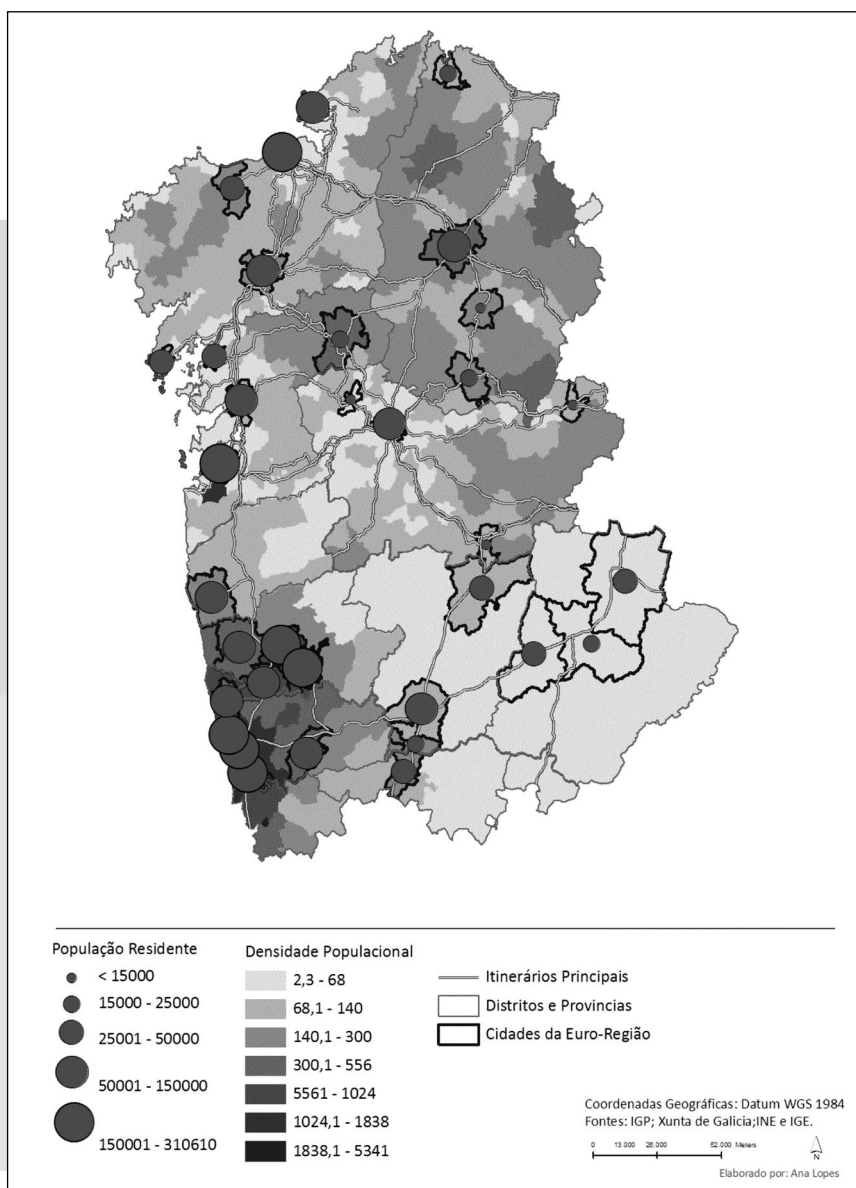


Figura 2. População residente e densidade populacional (2001).

O sector terciário ocupa grande parte da população activa, tornando-o dominante na maioria das cidades e com maior expressão nas capitais de distrito (Figura 3). O sector servizos ou terciario é especialmente significativo nas dúas cidades de maior simbolismo da Eurorrexión: Santiago de Compostela e Porto, onde nos dous casos se

sobrepasa o 78% da poboación ocupada no sector terciario. No caso de Santiago estamos ante unha clásica cidade de servizos, especializada no sector educativo (Universidade), sanitario, comercial e turístico. No caso do Porto, o grande peso do sector servizos xustifícase pola migración cara outros concellos da súa área metropolitana (e.g., Gaia, Maia, Matosinhos, Valongo) da maior parte da actividade industrial, mentres que o municipio central fica concentrado na administración, educación, comercio e turismo.

A expressividade da poboación empregue no sector secundario, faz de Ourense una excepción ao quadro descrito, ao qual se juntam mais cinco municipios do Norte de Portugal: Barcelos, Guimarães, Penafiel, Vila do Conde e Vila Nova de Famalicão. Sen dúbida a tradición industrial do Norte de Portugal é o factor explicativo desta dissimetria. Así, mentres a Rexión Norte de Portugal é a principal área de industrialización do País, no caso de Galicia estamos ante un territorio periférico onde a industrialización é máis feble e dispersa, asociada a procesos máis recentes.

A proximidade territorial, incrementada com a melhoria das condicións de accesibilidade parece constituir factor de promoción de equilíbrios ou, se se quiser, de complementaridades mais ou menos espontâneos, como resposta à intensificação da ocupação nos centros de maior dimensão. São disto exemplo as fortes perdas/ganhos demográficos no par Porto-Vila Nova de Gaia (a primeira em perda demográfica e com forte expressão no domínio dos serviços), ou a emergência de espaços que se completam em termos funcionais, como é o caso do par Ourense-Carballiño (o primeiro, em perda demográfica, com grande visibilidade no sector secundario, e o segundo posicionando-se entre os concelhos que maior crescimento demográfico registaram em 2001/07, com predomínio do emprego no terciário). O caso de Ourense e Carballiño é bem ilustrativo das tendências que falamos anteriormente.

No Norte de Portugal sobressai uma mancha urbano-industrial descontínua, que envolve a AMP, constituída por cidades de pequena e média dimensão e por contínuos rururbanos. A concentração de cinco cidades a Oeste na Região Norte com o secundario como empregador principal (Barcelos, Guimarães, Penafiel, Vila do Conde e Vila Nova de Famalicão), a que se junta Ourense do lado galego, evidencia a necessidade de consolidar *clusters* de inovação ligados ao têxtil, calçado, mobiliário, entre outros, ancorados na investigação avançada e na promoção do potencial dos recursos locais. Desta forma, e através de redes de distribuição adequadas, será possível promover a projecção dos produtos com longa tradição local no mercado regional e internacional. A Leste as áreas rurais em perda populacional, mais afastadas das pressões urbanísticas e industriais, possuem uma estrutura económica menos dinâmica com baixos níveis de prestação de serviços e, por vezes, com dificuldades de articulação com os centros urbanos mais próximos. Aqui, mantém-se a tendência para o êxodo rural e a concentração populacional nas cidades de pequena e média dimensão. Trata-

se de espaços regressivos que registaram fortes perdas demográficas entre 1960 e 2001, pontuados por freguesias relativamente estáveis e outras reveladoras de algum dinamismo, como por exemplo, as sedes dos concelhos de Bragança, de Mirandela, de Chaves ou de Vila Real.

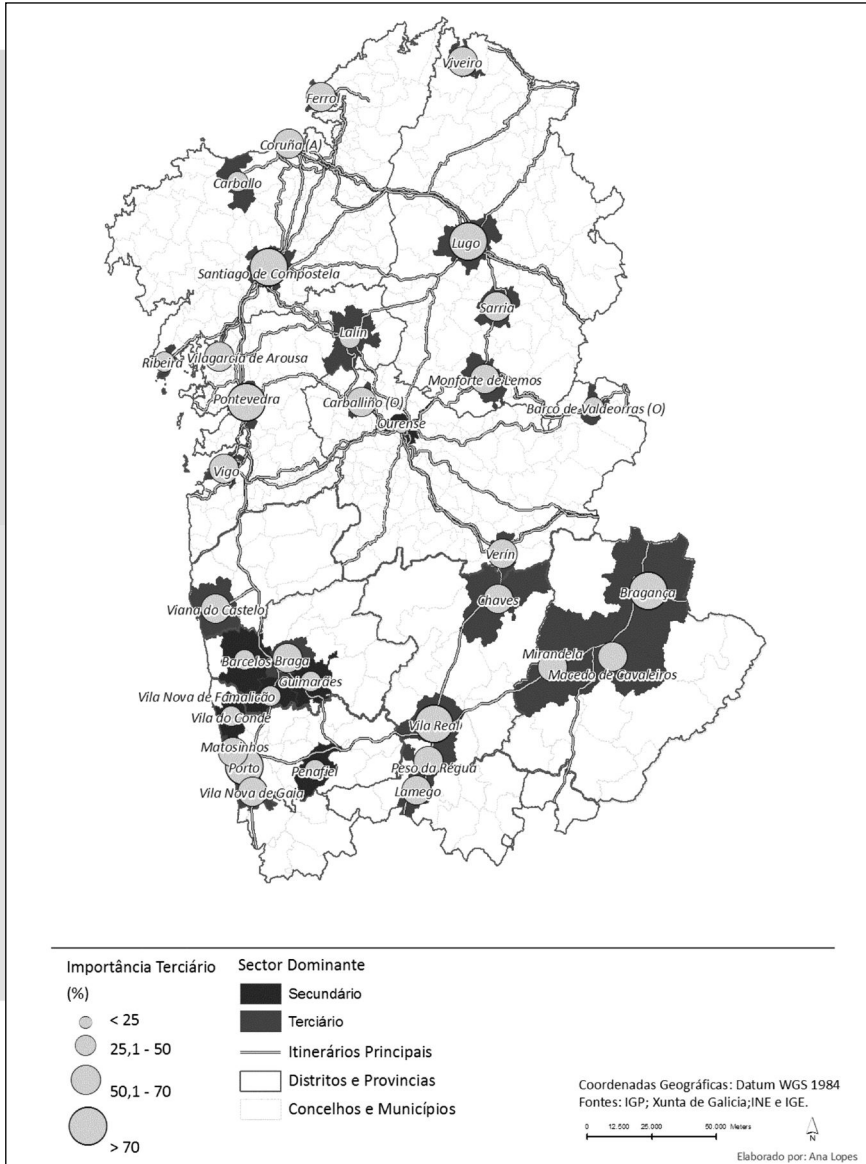


Figura 3. Sector de actividade dominante e população empregue no Terciário (2001).

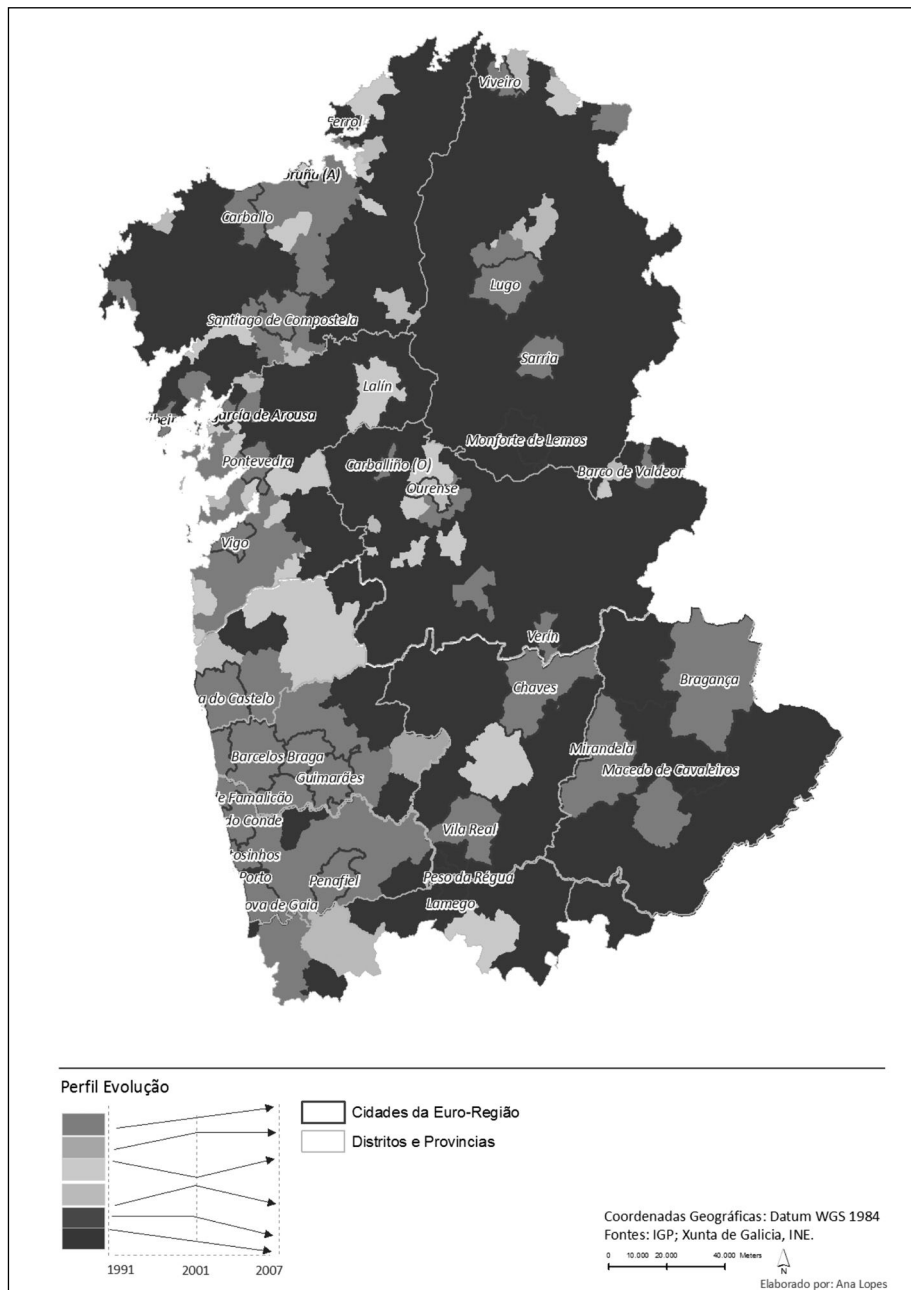


Figura 4. Perfis de evolução da população (1991-2001).

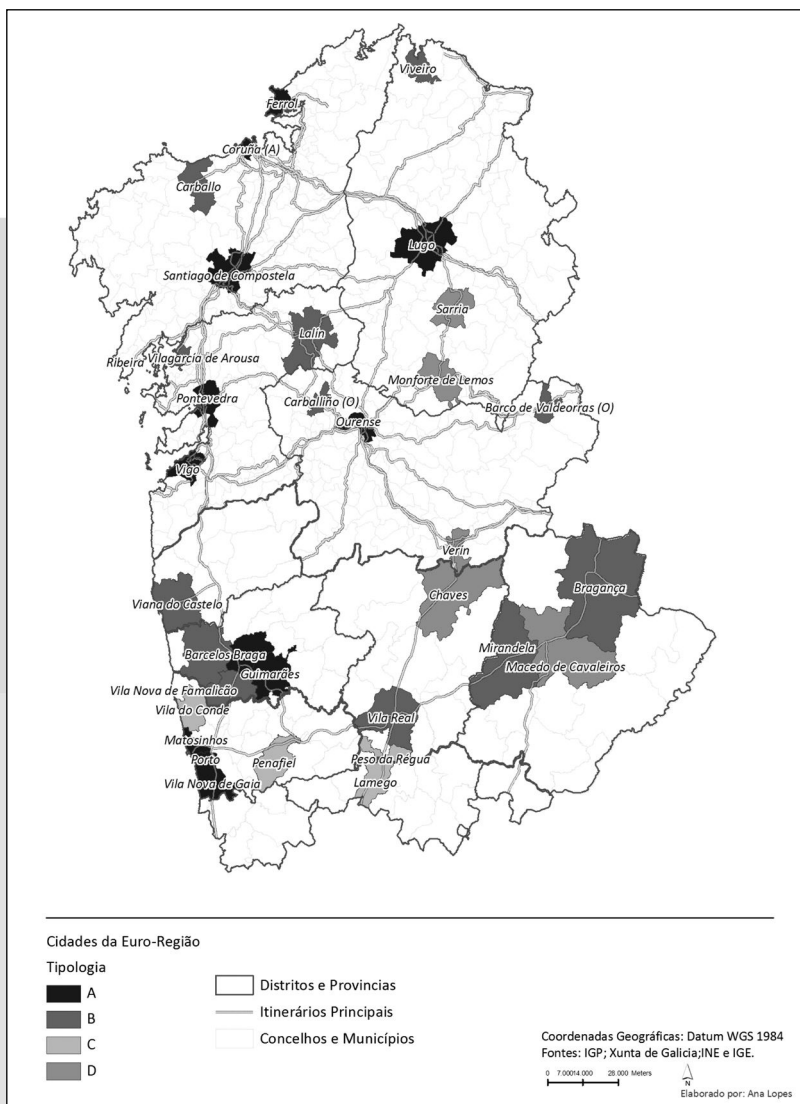


Figura 5. Tipologias de cidades da Euro-Região.

No caso de Galicia, rexístrase un dinamismo demográfico e económico nas chamadas vilas ou pequenas cidades do interior. Sarria, Carballiño, Verín ou Lalín tiveron unha evolución positiva nos últimos dez anos, como consencuencia das razóns apuntadas anteriormente (Figura 4). Deberíamos pensar tamén que o auxe destas cabeceiras comarcais está soportado polo despoboamento dos espazos rurais circundantes.

Así, dentro dos espazos comarcais prodúcese agora un éxodo masivo que non vai cara as grandes cidades (capitais de provincia ou Santiago, Vigo ou Ferrol) senon cara as cabeceiras comarcais. Deste xeito, o que se está a producir non é un reequilibrio territorial en termos metade oeste-metade leste de Galicia, senon unha redistribución da poboación dentro dos ámbitos comarcais, derivado dun proceso de urbanización tardío e acelerado, que por fin chegou á totalidade do espazo galego. Isto explica o crecemento por enriba do 10 % de Carballiño, que é debido ao baleiramento das áreas de montaña da Dorsal Galega no seu sector ourensán e doutros concellos rurais próximos (concellos de Beariz, Boborás, Irixo, Punxín, Maside, San Amaro, Cea). Igualmente, o crecemento de Lalín baseouse no trasvase de poboación dende as áreas rurais do propio municipio de Lalín pero tamén dende outros municipios rurais da comarca do Deza (fundamentalmente Rodeiro, Agolada, Vila de Cruces, e Dozón), todos eles con valores demográficos e económicos moi regresivos. Análogos procesos poden ser observados noutras pequenas cidades.

Com uma dimensão demográfica substancialmente diferente da Galiza, o interior do Norte de Portugal integra duas cidades capitais de distrito (Bragança e Vila Real) cujos concelhos comportam menos de metade da população dos congéneres galegos (Lugo e Ourense). Porém, verifica-se um maior equilíbrio, já que entre as restantes destacam-se 3 com mais de 20 000 efectivos (Chaves, Lamego e Mirandela), e dessas, Chaves ultrapassava os 40 000 em 2007. No caso galego, depois do anteriormente enunciado, estaríase a evolucionar cara un reforzamento da rede urbana intermedia, en detrimento dun rural que se baleira de xeito acelerado.

2.2 Sistema urbano

A escala da Eurorrexión, e seguindo a clasificación proposta por Souto González (2005) nos Segundos Estudos Estratéxicos do Eixo Atlántico, é posible distinguir 4 grandes tipoloxías de cidades:

Tipo A. Áreas metropolitanas portuense, minhota, Rías Baixas e do Golfo Ártabro, onde se sitúan os municipios do Eixo de Porto-Gaia, Braga-Guimarães, Vigo-Pontevedra-Vilagarcía de Arousa e A Coruña-Ferrol. Constitúan as principais concentracións demográficas e económicas da Eurorrexión, e son os pólos fundamentais da organización do territorio. Están dispostos todos eles ao longo do corredor atlántico peninsular, que actúa como contrapeso ao corredor mediterráneo. Son espazos urbanizados moi densos, como resultado da expansión do fenómeno urbano a partir das cidades centrais e tamén debido á densificación dos espazos rururbanos circundantes. O grande incremento da mobilidade da poboación supuxo o ensanchamento das áreas de desprazamentos diarios e posibilitou a cohesión interna dos novos espazos urbanos e metropolitanos.

Tipo B. Cidades intermedias, cunha funcionalidade diferente. No caso galego, cómpre mencionar Santiago de Compostela (capital de Galicia e cidade situada a medio camiño entre o Golfo Ártabro e as Rías Baixas) e Lugo e Ourense, clásicas capitais de provincia do interior e centros concentradores de bens e servizos. No Norte de Portugal, cun menor peso demográfico e na organización do territorio, debemos sinalar Vila Real e Bragança.

Tipo C. Cidades organizadoras dun reducido *hinterland*, pero que manteñen relación con algunha das áreas metropolitanas. Dentro desta tipoloxía están Viana do Castelo, com os municipios que gravitam, integrados no Vale do Lima, e cuja situación é idêntica à de Porto de Minho. Outros exemplos que podemos avanzar (nunha situación periférica) são Chaves e as terras do Alto Tâmega, que se encontram numa dependencia tanto do Porto como de Ourense.

Tipo D. Pequenas cidades do interior rural sen grande capacidade de atracción comarcal. Aquí debemos incluír ao resto das cidades do Eixo Atlántico, se ben existe unha ampla casuística e unha notable diversidade de funcionalidades, dependendo fundamentalmente da posición na metade occidental ou oriental dentro da Eurorrexión. Así, unha cidade do interior de Galicia ou Norte de Portugal (Lalín, O Barco, Mirandela, Macedo de Cavaleiros) tende a ter unha maior centralidade e área de influencia que unha cidade da metade occidental (Ribeira, Carballo, Vila do Conde, Penafiel) debido á propia estrutura urbana da Eurorrexión, moito máis débil no interior que no litoral.

Nas últimas décadas tem-se verificado uma tendência para a autonomização funcional de vários espaços urbanos, nomeadamente nas cidades de pequena e média dimensão, com repercussões nos efeitos de polarização e centralidade competitiva das aglomerações metropolitanas. Dito de outra forma, tudo indica que a melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade, associadas à dotação de serviços e equipamentos de apoio à população, podem ser encarados também como soluções descongestionadoras dos centros de ordem superior, promovendo a qualificação dos territórios que constituem, grande parte das vezes, o seu *hinterland* imediato.

No Norte de Portugal, o quadrilátero de desenvolvimento constituído pelas cidades de Braga, Guimarães, Famalicão e Barcelos corresponde a um território especializado em comércio, serviços, indústria, educação, investigação e desenvolvimento, património e turismo (Cadima Ribeiro, *et al.*, 2008). No território que medeia entre Vila do Conde e Caminha, passando por Póvoa de Varzim, Esposende e Viana do Castelo, o nível de especialização é, essencialmente, turístico, ambiental e de lazer. A cidade de Viana do Castelo, cujo perfil populacional se tem mantido estável nos últimos dezasseis anos, caracteriza-se pelas valências ambientais, turísticas e de

lazer, resultantes de un proceso de requalificación urbana que tem contribuído para a súa razoável atractividade.

En Galicia, a polarización funcional que exercen as cidades é aínda moi grande. Porén no tronco do Eixo Urbano Atlántico, en torno á autoestrada AP-9 poden detectarse grandes espazos urbanizados que actúan con personalidade propia e unha certa autonomía en relación cos grandes nodos urbanos. É o caso da Ría de Arousa, un espazo urbanizado continuo que concentra a uns 200.000 habitantes, distribuídos pola marxe sur e pola marxe norte. A marxe sur pertence á provincia de Pontevedra, e en concreto á comarca do Salnés, un dinámico espazo de especialización portuaria, industrial, pesqueira e comercial, que nos últimos anos ten experimentado un grande pulo, liderado por Vilagarcía de Arousa. Pola súa banda, a marxe norte pertence á provincia da Coruña e correspóndese coa comarca do Barbanza. É unha comarca que supera os 100.000 habitantes, onde Ribeira é o principal concello. Pero A Pobra do Caramiñal, Boiro e Rianxo son tamén municipios dinámicos e con boa saúde demográfica, onde as actividades vinculadas ao mar teñen liderado un desenvolvemento que hoxe en día está apoiado na industria (conserverías, téxtil) e cada vez máis, nos servizos. A recente inauguración da autovía automómica Padrón-Ribeira permite vertebrar toda esta “cidade lineal” e enlazala coa Autoestada do Atlántico.

Procesos semellantes poden detectarse noutras comarcas do Eixo Atlántico, como o Morrazo, se ben a proximidade ás cidades de Vigo e Pontevedra non permiten falar de tanta independencia funcional como no caso do Barbanza.

Nos territorios fronteiriços, o nivel de especialización do aglomerado constituído por Valença e Tui asenta nas relacións transfronteiriças e nas actividades de transporte de mercadorías, aínda que a actividade industrial tenha ganho un peso considerábel nos últimos anos. Num territorio mais interior da Euro-Região, a Eurocidade Chaves-Verín é un dos exemplos onde as relacións entre os dous lados da fronteira se están a traducir num sentimento de pertença a uma mesma unidade territorial e numa tentativa de ordenamento conjunto do territorio, que podería ser seguido por outros municipios. Neste territorio foram já realizadas várias candidaturas conjuntas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, no âmbito do Programa Operacional de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal (P.O.C.E.T.) 2007-2013. Além de estar prevista, entre outros aspectos, uma cimentação da agenda cultural comum já existente, o cartão do eurocidadão (com benefícios no sector público e privado para os respectivos habitantes) e uma rede de transportes que ligue os dois municípios são projectos em que se pretende fazer progressos a curto prazo.

Documentos recentes de planeamento e estratègia dão conta desta leitura. No P.N.P.O.T. (2007), Chaves, Mirandela, Macedo de Cavaleiros e Bragança posicio-

nam-se sobre dois eixos interiores (IP2 e IP3) que estruturam o território português longitudinalmente, definindo um dos sistemas urbanos do interior. O outro, mais a Sul, sobre o eixo interior central (IP3), é composto pelas cidades de Vila Real, Peso da Régua e Lamego. Finalmente, as cidades que se inserem no espaço Metropolitano do Porto, apresentam uma estrutura vertebrada por grandes corredores associados com os eixos radiais - IP1, IP4 e IC1.

Do mesmo modo, também no caso galego a estratexia territorial pasa en primeiro lugar por lograr unha complementariedade entre as dúas parellas de cidades que poden conformar as futuras áreas metropolitanas galegas (A Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra), proceso tendencial de ajuste às dinâmicas territoriais recentes que, para o caso português, resultou em novas reconfigurações territoriais com as Grandes Áreas Metropolitanas. As sinerxias que poden derivarse da unión destas cidades veráanse aínda máis reforzadas coas melloras na accesibilidade en transporte público previstas ou já realizadas. De facto, por exemplo na GAMP, a criação de um título de transporte integrado (Andante) entre a rede da STCP (Porto), Metro do Porto e a Transdev (operador privado), tem resultado na promoção da procura, permitindo, através de um eficaz esquema intermodal, estender a lógica de operação dos transportes colectivos até municípios até aí desintegrados das redes urbanas. En Galicia, a Dirección Xeral de Mobilidade está a traballar na implantación dun sistema de transportes intermodais nas principais aglomeracións urbanas, sobre todo en Vigo, donde se detectam os maiores problemas de conxestión (Ponte de Rande), e onde resulta máis fácil a integración do sistema de autobuses, ferrocarril de cercanías e barco de proximidade.

Entre estes grandes pólos de urbanização, além da sua função de ancoragem dos espaços envolventes menos dinâmicos e especializados, outras cidades ou sistemas de cidades assumem um papel crucial de articulação na rede. Tal é o caso, por exemplo de Santiago de Compostela (capital galega) entre Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra, ou, ainda que com outra dimensão, Viana do Castelo/Valença e territórios importantes para a dinamização dos espaços transfronteiriços e para a ligação entre os espaços metropolitanos da Euro-Região. Do mesmo modo, a afirmação das cidades a Leste como centros mais especializados de apoio aos espaços envolventes com potencialidades turísticas (e.g., termalismo, turismo de montanha, agro-turismo) e a possibilidade de projectar no mercado regional e internacional produtos baseados nos recursos endógenos, sugere, por exemplo, que a cidade de Lugo deberá profundizar na sua complementariedade co Golfo Ártabro (A Coruña-Ferrol), mentres que Ourense gravitará sobre o continuo urbano Vigo-Pontevedra. Do mesmo modo, o eixo Vila Real, Peso da Régua e Lamego tenderá a emergir no quadro regional e a aproximar-se dos espaços metropolitanos, enquanto o sistema urbano composto pelo arco de cidades de Bragança, Macedo de Cavaleiros, Mirandela e Chaves pode

articular-se com o litoral através do IP4, mas apresenta razoável potencial de asociación com o territorio galego, nomeadamente através de Verin, podendo no futuro resultar na consolidación de um eixo euro-regional interior por Ourense e Lugo.

Este eixo longitudinal repete-se num contínuo territorial de maior dinamismo e densidade, a Oeste sobre o litoral entre Ferrol e Vila Nova de Gaia articulado por infra-estruturas de transportes de grande capacidade (linhas ferroviárias do Norte, IP1/A3, IC1/A28, no Norte de Portugal, e AP-9, AG-55 e AG-57 na Galiza), e são ambas intersectadas transversalmente na Galiza polos corredores A Coruña-Lugo-Ponferrada-Benavente (Autovía do Noroeste) e Vigo-Ourense-Benavente (Autovía das Rías Baixas), e no Norte de Portugal pela ligação Porto – Bragança (passando por Vila Real) e pela A7 (Vila do Conde-Guimarães-Arco de Baúlhe).

A dinâmica das cidades da Euro-Região requer uma análise de maior detalhe, quer ao nível da sua individualidade e potencialidade baseada nos recursos endógenos, quer da forma como se relacionam, aqui tendo como pano de fundo o(s) sistema(s) urbano(s), as suas configurações, recomposições recentes e prospectiva. A construção de uma base de dados territoriais detalhada/coerente e o levantamento da visão de agentes e actores (trabalho não previsto na presente reflexão), devem enformar o desenho do que se pretende em horizontes de curto, médio e longo prazo.

3. AS CIDADES E A EURO-REGIÃO: APONTAMENTOS SOBRE TEMAS DE COMPLEMENTARIEDADE

A complementariedade funcional que pode e deve existir entre distintas infra-estruturas, equipamentos e servizos require dúas condicións claras *a priori*: por unha parte, a lóxica de complementariedade teórica entre o que se oferta nun espazo A e o que se oferta nun espazo B. Isto tradúcese en que un cidadán do espazo A decide trasladarse ao espazo B para abastecerse dun ben ou desfrutar dun servizo que non encontra no seu espazo vital inmediato. Tamén pode suceder que o ben ou o servizo ofertado no espazo B teña unha calidade ou se ofrezca nunha cantidade maior, o que xustifique o desprazamento.

Por outra parte, para xustificar a realización do desprazamento requírese unha boa accesibilidade, que garanta un tempo e un custo económico de desprazamento rendíbel dentro dun límite que o cidadán non está disposto a traspasar. Loxicamente este límite ou limiar ata o que o cidadán está disposto a desprazarse está en relación directa co grado de especialización do servizo ofertado, así como da calidade e excelencia do mesmo. Deste modo, por exemplo, unha persoa pode desprazarse máis de 150 km para recibir atención médica especializada, pero dificilmente

o fará por un motivo de desprazamento como compras básicas de alimentación ou ir ao cine. De xeito análogo, e por centrarnos xa na Euro-Região Galiza-Norte de Portugal, un afeccionado á música clásica pode estar acostumado a escoitar á orquestra ou banda da súa cidade, pero iso non quita que periodicamente non se desprace a unha cidade de rango superior onde pode escoitar unha orquestra sinfónica ou unha agrupación de cámara especializada na Corunha ou no Porto. A estas decisións de deslocação asociam-se outras componentes igualmente pertinentes como a disponibilidad de un conxunto de bens e servizos complementares e/ou de apoio, como a hotelaria, a restauración ou a presenza de dinámicas de animación cultural atractivas para a poboación – pacotes de oferta presentes en espazos posicionados em patamares de hierarquia superior na rede urbana regional.

Deste modo, pode considerar-se que os centros e/ou os equipamentos definen áreas de influencia cuja dimensión depende do seu grao de especialización, das condicións socioeconómicas e do ordenamento dos territorios en causa, isto é, cada produto ou cada servizo especializado ofertado por unha cidade possui unha área de influencia propia que depende de inúmeros factores que se repartem entre o *hinterland* de atracción e o impacto da súa actividade. De facto, a área de influencia do IKEA do Porto comprende todo o Norte de Portugal e unha grande parte da Galiza, mentres que o radio de acción da Universidade do Porto é moito máis limitado se se considerar o ámbito territorial de polarización dos estudantes (maioritariamente da Área Metropolitana do Porto), mas mais amplo se a análise considerar, por exemplo, a rede e resultados dos proxectos de investigación. De resto, esta é una perspectiva passível de verificación em qualquer uma das universidades do Eixo.

A nosa análise busca detectar infraestruturas, equipamentos e servizos cuxa área de influencia ou radio de acción abrangue varias áreas urbanas de xeito conxunto. Buscamos polo tanto detectar que infraestruturas, que servizos e/ou equipamentos, poden ser compartidos por dúas (ou máis áreas urbanas), e quais aqueles que poden contribuir para a promoción da visibilidade da Euro-Região na óptica da competitividade à escala internacional. Nesse sentido, do quadro de hipóteses colocadas para a elaboración desta reflexión, seleccionámos três grandes temas que permitem avanzar com observações exemplificativas em diferentes escalas (da local à internacional, passando pela regional): educação, I&D e saúde; consumo, cultura e lazer; transporte e logística.

3.1. Educação, I&D e SAÚDE

A educação e a saúde situam-se entre as actividades mais comuns que contribuem para as diversas definições de qualidade de vida, estando sempre presentes na base do desenvolvimento humano e dos seus territorios.

A consideração desta parelha no presente momento de reflexão prende-se também com o facto de se considerar que encerra uma boa parte do potencial de complementaridade em diferentes escalas territoriais. De facto, entre a simples prestação de um serviço à população (neste caso de educação e/ou saúde) e a projecção internacional, por exemplo através da investigação avançada, avulta um vasto conjunto de agentes e actores, públicos e privados, que transmitem conhecimento, revelam competências, interagem e inovam, facilitando o exercício de leitura da complementaridade na Euro-Região.

A organização territorial das unidades de educação e de saúde na Euro-Região acompanha de perto a distribuição da procura potencial, isto é, a Oeste regista-se a concentração de um conjunto de equipamentos de ensino e saúde, que tendem a diminuir em número e especialização funcional à medida que nos aproximamos do interior. Deste modo, volta a evidenciar-se a capacidade polarizadora dos espaços metropolitanos da Corunha, do Grande Porto e de Vigo. No Norte de Portugal destacam-se ainda o quadrilátero urbano constituído por Barcelos, Braga, Guimarães e V.N. de Famalicão e, no Minho-Lima, Viana do Castelo.

O ensino universitário do Norte de Portugal reparte-se por três universidades públicas (Porto, Minho e Trás-os-Montes e Alto Douro) e quatro institutos politécnicos, também públicos (Cávado e Ave, Bragança, Porto e Viana do Castelo). O Porto acolhe a maior universidade e o maior politécnico do país. Das três universidades que são referidas, a Universidade do Minho, que tem sede em Braga, tem também um *campus* na cidade vizinha de Guimarães. A Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, por sua vez, mantém pequenos pólos em Chaves e Miranda do Douro, que vêm enfrentando dificuldades em função da redução da procura de estudantes.

No que se refere ao ensino politécnico, aparte as cidades sede dos estabelecimentos referidos (Barcelos, Bragança, Porto e Viana do Castelo), alguns deles possuem também estabelecimentos noutras cidades envolventes. É o caso do Instituto Politécnico de Viana do Castelo, que tem a sua Escola Superior Agrária em Ponte de Lima e uma Escola Superior de Ciências Empresariais em Valença. No Instituto Politécnico do Porto temos que considerar estabelecimentos em Matosinhos, Vila do Conde/Póvoa de Varzim e em Felgueiras. Por último, o Instituto Politécnico de Bragança, além do *campus* de Bragança, tem uma Escola Superior de Comunicação, Administração e Turismo em Mirandela.

Significa isto que, actualmente, o ensino superior público está implantado num total de 16 cidades do norte de Portugal, sendo certo que em parte delas existem estabelecimentos únicos, com limitada capacidade de atracção.

As actividades de I&D repartem-se por centros e unidades de investigação, sendo que a criação recente do regime fundacional em algumas instituições (por exemplo na Universidade do Porto) pode criar espaço para a potenciação de sinergias de formação e investigação. Aparte as unidades de investigação ligadas às Universidades e Institutos Politécnicos referidos cumpre destacar a criação recente, pelos governos Português e Espanhol, em parceria, do Laboratório Internacional de Nanotecnologias, em fase de construção das respectivas instalações definitivas, em Braga, em local anexo ao *campus* da Universidade do Minho.

En Galicia existen três universidades públicas, como resultado da segregación nos anos 80 do século XX da tradicional e histórica universidade galega: a Universidade de Santiago de Compostela (U.S.C.). Na actualidade, ademais da U.S.C. temos a Universidade da Coruña (U.D.C.) e a Universidade de Vigo (U.D.V.). A U.S.C. desenvolve a súa actividade nos *campi* de Santiago e Lugo; a U.D.C. ten Facultades na Coruña e en Ferrol; por último, a U.D.V. conta cos *campi* de Vigo, Pontevedra e Ourense. Deste xeito, en todas as 7 grandes cidades galegas a universidade ten maior ou menor presenza, materializada na existencia de facultades, escolas universitarias e outros centros universitarios.

O padrón territorial de distribución das unidades de ensino é acompañado de perto polos equipamentos e servizos de saúde (Figura 6).

De facto, cada unha das sete grandes cidades de Galicia (Ferrol, A Coruña, Santiago, Pontevedra, Vigo, Lugo e Ourense) definen un área de saúde propia, con cadanseu hospital de referencia³. Ademais, ao aloxamento en relación con estes nodos urbanos, existen hospitais comarcais nas comarcas da Costa da Morte (Cée), Barbanza (Ribeira), O Salnés (Vilagarcía de Arousa), A Mariña (Burela), Terra de Lemos (Monforte) e Terra de Verín (Verín).

Para o caso do Norte de Portugal, a Região de Saúde divide-se em cinco sub-regiões: Braga, Bragança, Porto, Viana do Castelo e Vila Real, coincidindo com a divisão distrital existente. No que diz respeito aos cuidados de saúde primários, a região conta com 81 centros de saúde com Serviço de Atendimento Permanente ou Prolongado (S.A.P.) e 9 com unidades de internamento, que também possuem serviço de atendimento permanente (Direcção-Geral da Saúde, 2008), correspondendo a 31,8% da rede de centros de saúde existente em Portugal continental.

3. O sistema sanitario galego organízase a partir da figura das áreas sanitarias. Segundo a lexislación vixente, "a área de saúde é a estrutura fundamental do sistema sanitario, responsabilizada da xestión sanitaria dos centros e establecementos comprendidos dentro dos límites territoriais de todas as prestacións e programas sanitarios que os desenvolvan" (Xunta de Galicia, 2009, dispoñible em <http://www.xunta.es>).



Figura 6. Área de influência dos hospitais públicos da Euro-Região.

Em termos de cuidados secundários e diferenciados, sobressaem 18 hospitais (se considerarmos os Centros Hospitalares criados), repartidos pelas categorias de centrais (8, sendo 4 gerais e 4 especializados – esta última categoria inclui um hospital psiquiátrico e um Centro Regional de Alcoologia), de distritais gerais (8) e de distritais de Nível 1 (2). Esta rede corresponde a 24,7% da rede hospitalar existente em Portugal continental (Direcção-Geral da Saúde, 2008).

A lotação hospitalar é, em toda a região Norte, superior a sete milhares (7.298 camas) *versus* 105 camas para os centros de saúde. No topo da hierarquia, ao nível de serviços de saúde, estão oito hospitais centrais, dos quais sete se encontram sediados na sub-região de saúde do Porto e um em Braga. Dos sete estabelecimentos localizados no Porto, quatro são especializados (em oncologia, psiquiatria, saúde materna e saúde infantil).

Relativamente aos oito hospitais distritais gerais, o Porto concentra quatro, estando os outros quatro distribuídos por cada um dos restantes distritos deste território. Os hospitais de S. João e de Santo António, no Porto, acolhem duas faculdades da Universidade do Porto – de Medicina e de Ciências Biomédicas, respectivamente, enquanto a Universidade do Minho terá a curto prazo um novo hospital escolar, que se encontra já em fase de construção.

Tanto na Galiza como no Norte de Portugal, a investigação avançada encontra-se fortemente associada às instituições universitárias, sendo comuns as ligações a outras entidades administrativas e empresariais de âmbito regional e nacional, criando redes de resposta às solicitações das populações e às exigências de excelência de âmbito académico vocacionadas para a utilidade social.

Ao hospital de S. Marcos, em Braga, associa-se a formação superior e investigação em Medicina da Universidade do Minho, oferecendo pós-graduações em inglês em Medicina. Já no Porto, a Faculdade de Medicina e o Instituto de Ciências Biomédicas Abel Salazar desenvolvem pós-graduações, alguns delas em parceria também com outras faculdades, nomeadamente, com a Psicologia e Direito em áreas forenses. Paralelamente, noutras unidades de investigação, o Instituto de Patologia e Imunologia Molecular da Universidade do Porto (IPATIMUP⁴) – associação privada sem fins lucrativos de utilidade pública há duas décadas e laboratório associado do MCES desde 2000 – destaca-se no contexto regional, nacional e internacional, pela investigação e promoção científica fortemente centradas na sociedade, mais precisamente em temas de diagnóstico e tratamento oncológico.

4. Integra um vasto painel de entidades além da Universidade do Porto e de centros de investigação das Universidades do Minho, Aveiro e Coimbra, como a Câmara Municipal do Porto, a CCDR-N ou, entre outras, a Liga Portuguesa Contra o Cancro.

Na Galiza, a formación avanzada desenvolve-se em Santiago de Compostela (única cidade de Galicia onde existe unha Facultade de Medicina), polo cal o seu Complexo Hospitalario Universitario (C.H.U.S.) é o máis completo da Comunidade Galega. Derivado da súa condición de hospital universitario, existe un concerto entre a Universidade de Santiago de Compostela (U.S.C.) e o Servizo Galego de Saúde da Xunta (SERGAS) polo que a docencia dos profesores da Facultade de Medicina é impartida nunha grande parte no propio hospital. A recente inauguración do Edificio de Aulas Roberto Nóvoa Santos, no propio complexo do C.H.U.S., anexo ao Hospital, supón un fito máis no modelo de integración de hospital e facultade, con moitas facilidades para compaxinar os requerimentos da docencia teórica e práctica, dentro dos plantexamentos propostos pola Declaración de Boloña, segundo o Espazo Europeo de Educación Superior. No futuro, a actual Facultade de Medicina da U.S.C., situada en pleno casco histórico de Santiago, será trasladada ao *campus* da saúde, ao sur da cidade, co cal se reforzará aínda máis a concentración e integración das diferentes dependencias sanitarias (asistenciais e docentes) da cidade.

O carácter de titulación única para toda Galicia que ten Medicina na Universidade de Santiago leva a plantexar a necesidade dunha aposta pola complementariedade e *networking* coas instalacións sanitarias e coas Universidades da Coruña e de Vigo. O lóxico é que se chegue a acordos entre as universidades galegas, para que os alumnos de diferentes especialidades sanitarias (Enfermería, Fisioterapia, etc) podan realizar prácticas e empregar as instalacións do C.H.U.S. Parece necesario apostar pola especialización crecemente da U.S.C. neste ámbito e permitir a complementariedade coas Universidades de Vigo e a Coruña.

Esta complementariedade podería consistir na posibilidade de que un alumno das titulacións sanitarias das Universidades da Coruña ou Vigo cursase algunha asignatura pertencente ao plan de estudos de Medicina, Enfermería ou outras disciplinas afíns ofertadas pola U.S.C.. Algo semellante podería suceder con disciplinas coa Psicoloxía, en relación con centros como o Hospital Psiquiátrico de Conxo, que tamén está integrado no C.H.U.S.. En definitiva, deber-se-ia reforzar a función sanitaria de Santiago e convertela en referencia para toda Galicia, tirando rendibilidade á concentración de capital humano e infraestruturas que se foi acumulando dende hai máis de 200 anos.

É necesario ter en conta que os avances en medicina van estreitamente vencellados á investigación, e hoxe por hoxe o *campus* de Santiago aparece como o único lugar de Galicia onde se realiza investigación médica punteira a grande escala, grazas precisamente á concentración de recursos físicos e humanos. Precisamente unha das maiores apostas da U.S.C. é a potenciación desta grande área de coñecemento, co futuro *campus* de Ciencias da saúde e co C.I.M.U.S. (Centro de Investigacións Mé-

dicas da Universidade de Santiago), que se constituirá como o centro de referencia en investigación biomédica de toda Galicia, asociado tamén ao C.I.B.U.S. (Centro de Investigacións Biolóxicas da Universidade de Santiago).

Esto non significa, obviamente, desmantelar os servizos e as especialidades xa existentes noutras cidades de Galicia, pero si apostar por Santiago como polo sanitario especializado, onde se deben concentrar equipamentos que requiran un grande investimento, así como a actividade docente e investigadora das Ciencias da Saúde en Galicia.

Se descendemos a escala de análise municipal, atopámonos con que nos últimos anos seguiu-se unha política de “café para todos”, consistente en descentralizar a atención sanitaria básica a nivel municipal. Así, todos os concellos de Galicia e quase todos do norte de Portugal contan alomenos cun “Centro de Saúde”, onde se presta atención sanitaria de básica ao nivel sobretudo da saúde materno-infantil. Porén este sistema de asignación de recursos públicos a todos e cada un dos concellos, atendendo simplemente a razóns administrativas, en moitos casos no resulta eficiente. Multiplicáronse os centros de saúde por todos os concellos de Galicia, pero en certas especialidades como Pediatría hai problemas para exercer en todos eles.

Em Portugal ocorreu, recentemente, uma reforma na rede da saúde que procurou ajustar-se às alterações das dinâmicas de recomposição de efectivos territoriais, através do encerramento de algumas unidades em espaços de menor densidade de ocupação e da concentração de serviços especializados em espaços de maior procura e/ou com localização estratégica do ponto de vista da cobertura em termos de acessibilidade. Noutros casos, o encerramento das unidades ocorreu devido ao elevado número de especialistas que atingiram a idade da reforma e devido à inexistência de cumprimento dos requisitos exigidos pela Ordem dos Médicos em matéria do número mínimo de profissionais que assegurassem algumas das intervenções cirúrgicas. Esta reforma tem sido muito discutida por se ter prestado a ser interpretada como respondendo apenas a uma redução de custos.

Ainda há muito trabalho a desenvolver neste domínio, já que, é necessário acautelar uma rede de acessibilidade que garanta a equidade nos acessos por parte de toda a população. Dito de outra forma, e para exemplificar, o encerramento de uma unidade de saúde pode justificar-se pela reduzida dimensão da procura, derivada das perdas demográficas, mas o serviço tem de estar preparado, por exemplo com equipamentos móveis, para responder em tempo real às chamadas da população seja qual for a dimensão da procura. De facto, convén replantexase o modelo territorial de asistencia sanitaria básica, sobre todo en espazos rurais de baixa densidade, onde o importante é definir uns criterios de especialización na asistencia

sanitaria en función da accesibilidade en termos de tempo dentro dun ámbito comarcal, e non empregar o criterio de asignación simplemente administrativo “un centro de saúde en cada municipio”. Evidentemente, resulta máis fácil para a administración empregar o criterio administrativo, pero tamén é moito máis gravoso para as arcas públicas e menos eficiente para o cidadán.

Além desta lógica de concentración/especialización na Euro-Região, nos últimos anos tem-se registado a presença de pessoal galego em diversas unidades de saúde no Norte de Portugal, como resultado do défice de profissionais de saúde portugueses. Este pode ser, também, um bom indício do que pode fazer-se para criar sinergias de funcionamento neste território.

De funcionamento marcadamente hierarquizado, o serviço de saúde debería ser pensado em conjunto na Euro-Região Galiza–Norte de Portugal, sugestão tanto mais pertinente quando se verificam semelhanças quer no quadro da distribuição da população, quer nos princípios que presidem à reconfiguração do sistema. As vantaxes dunha planificación conxunta vense sobre todo na metade occidental da Eurorrexión, onde a accesibilidade entre os diferentes polos urbanos é moi elevada, e resulta posible unha mobilidade pendular diaria ou semanal a un e outro lado da Raia (tal como se pon de manifesto nos diferentes estudos do EUREST).

Outra cuestión importante é a que se refire aos estudos de Medicina nas Universidades da Eurorrexión. Na actualidade a titulación de Medicina é ofertada pola Universidade de Santiago de Compostela, pola Universidade do Porto e pola Universidade do Minho. Tendo en conta que a oferta de prazas global é moi inferior á demanda, rexístrase unha importante mobilidade de estudantes portugueses cara a Universidade de Santiago de Compostela. Pero a teórica liberdade de movementos para os traballadores e os estudantes dentro da Unión Europea choca de feito cunha estricta limitación do número de prazas para os estudantes estranxeiros na Facultade de Medicina de Santiago. Todos os anos escóitanse protestas de alumnos galegos que non resultan admitidos na Facultade de Medicina da U.S.C. apesar do seu bo expediente académico. Alegan estes alumnos que se está a permitir cursar estudos de Medicina en Santiago a estudantes estranxeiros antes que a estudantes españois-galegos, situación que lles parece inxusta.

Desde o noso punto de vista, dentro do Espazo Europeo de Educación Superior non debería haber lugar para ningunha limitación nin cuota territorial que afecte á procedencia dos estudantes. En titulacións fortemente demandadas como Medicina, cumpriría unha planificación conxunta a nivel da Eurorrexión, e o deseño de políticas de complementariedade entre as tres universidades que ofertan estes estudos. Evitaríanse así situacións como a que vimos de sinalar, que todos os anos de

xeito recorrente ocupan espazo nos medios de comunicación. De facto, o enquadramento de Bolonha permite desenvolver estratégias de complementaridade no domínio da mobilidade de estudantes e docentes, mobilidade esta que deve alicerçar-se no reforço de competências especializadas em cada universidade, criando espaços comuns de partilha e intercâmbio de saberes e formação, com uma componente forte de resposta às necessidades de saúde das populações.

O espaço da formação avançada e investigação representa uma boa parte da experiência da cooperação e complementaridade na Euro-Região Galiza-Norte de Portugal. Aqui, tem-se conseguido uma interessante osmose das competências especializadas derivadas dos espaços académicos, de instituições e empresas públicas e privadas, complementaridade esta que, no entanto, urge desenvolver.

A rede EURES (*European Employment Services*), criada pela Comissão Europeia, tem como objectivo fornecer informação no âmbito dos mercados de trabalho no espaço económico europeu. Empresários e trabalhadores encontram aqui, e em particular no EURES Transfronteiriço, uma boa parte das respostas/sugestões para as necessidades de recrutamento. Trata-se de uma iniciativa que, no caso particular da Euro-Região em apreço, reuniu um conjunto de parceiros: universidades, institutos de emprego e formação profissional, associações empresariais, comunidades territoriais, entre outros. A presença de instituições de formação avançada neste domínio apresenta-se como uma mais-valia para a qualificação da mão-de-obra e para os requisitos de desenvolvimento.

Um exemplo de excelência no domínio da complementaridade para competir é o projecto de cooperação transfronteiriça Galiza-Norte de Portugal do Observatório do Meio Marinho do Sudoeste Europeu, cujos objectivos se centram em questões como a alteração do meio marinho, a recolha de dados oceanográficos e meteorológicos, segurança e meio ambiente. Do mesmo modo, a candidatura conjunta, em 2008, de centros de investigação da Galiza e Norte de Portugal a fundos comunitários para a produção de um veículo eco-sustentável configura a tendência, quase espontânea, para partilhar saberes e inovação no seio da Euro-Região, partilha esta que extravasa claramente as suas fronteiras e do seu sucesso pode resultar a criação de postos de trabalho com desenvolvimento de vários sectores económicos.

A consolidação do Centro de Investigación en Nanomateriais que se vai poñer en funcionamento en Braga, dirixido pelo Professor Doutor José Rivas, da U.S.C., é um bom exemplo.

Uma forma de materializar a cooperação é facilitar a mobilidade de alunos entre instituições, possibilitando-lhes frequentar cursos de libre configuración doutras

universidades. Tamén se podería plantexar a posibilidade de que o profesorado impartise docencia en máis dun centro, contribuíndo deste modo a unha maior integración entre as diferentes universidades. No plano da investigación, debería camiñarse cara a posibilidade de crear grupos de investigación conxuntos entre persoal das diferentes universidades.

As potencialidades da posta en marcha deste modelo implicarían unha grande transformación da situación actual, conseguindo unha maior competitividade grazas á cooperación e o traballo en rede.

Como exemplo desta posible cooperación estaría a relación entre a Facultade de Xeografía da U.S.C. e as escolas de Arquitectura e Enxeñería da Universidade da Coruña. O futuro grao que se vai poñer en marcha da Universidade de Santiago denominarase Xeografía e Ordenación do Territorio, o que confirma a proximidade da Xeografía a estas dúas disciplinas. A Xeografía como ciencia do territorio preocupada pola problemática social e ambiental do espazo ten moito que aportar á Arquitectura ou a Enxeñería, tradicionalmente preocupadas por enfoques de carácter máis técnico.

Nos últimos anos iniciáronse diferentes liñas de traballo en común que cristalizaron na organización de cursos de verán ou no traballo en proxectos conxuntos. A complementariedade derivada do traballo en rede permitiría á Xeografía incorporar enfoques e métodos de traballo de carácter máis técnico, propios de outras áreas do saber, como a Arquitectura e a Enxeñería. Pola súa banda, estas dúas disciplinas veríanse enriquecidas polas aproximacións de carácter máis social e humanístico propias da Xeografía. Ademais, poderíase poñer en común o manexo de ferramentas como os Sistemas de Información Xeográfica, articulando diversos cursos de pós-graduação existentes nas universidades do noroeste peninsular, organizando talleres, xornadas ou seminarios de formación conxuntos e, desexavelmente, integrando nesta estratexia a participación de empresas ligadas ao sector.

De igual modo, as actividades universitarias nos meses de Verão, dirigidas a públicos mais jovens, poden cumprir não só com a função de motivar o ingresso dos estudantes no ensino superior como também de ocupação dos tempos livres em tempo de férias escolares. Nesse sentido, e dado que as instituições têm vindo a apostar nestas actividades nos últimos anos, por exemplo, com o Verão no *Campus 2009* na Universidade do Minho ou a Universidade Júnior no Porto, seria interessante articular as actividades que, inclusive, poderão passar no futuro próximo pela concertação com iniciativas idênticas na Galiza.

Unha cooperación semellante entre universidades podería darse noutros eidos e campos do coñecemento, entre elas a saúde, a enxenharia, a lingua e linguística,

isto é, sería conveniente a creación de estruturas que permitisen unha maior integración entre departamentos e investigadores de diferentes universidades, que poderían complementar-se dun xeito moi eficaz. Así, a Facultade de Tradución e Interpretación, da Universidade de Vigo, debería complementar-se coa Universidade de Santiago de Compostela, a universidade que ofrece o abano de titulacións de filoloxía máis amplo. Neste dominio, a ligazón com segmentos de investigación idênticos na Facultade de Letras da Universidade do Porto, poderán potenciar fileiras de investigación avanzadas, por exemplo no dominio do processamento da linguagem natural, envolvendo outras áreas do saber ligadas à informática e programación.

Parece evidente que no novo Espazo Europeo de Educación Superior, existe un claro espazo para o desenvolvemento destas boas prácticas en materia de complementaridade. Un outro exemplo desta cooperación entre as universidades é o Master Interuniversitario en Turismo, que ofertan de maneira conxunta as tres universidades galegas. Esta postura, atendendo às potencialidades em termos turísticos da Euro-Região, poderá estreitar os laços de cooperação com as Universidades do Norte de Portugal, nomeadamente com os Mestrados ligados ao turismo existentes nas Universidades do Minho, Porto e Trás-os-Montes e Alto Douro, organizando, no âmbito da Euro-Região, sessões e programas de investigação conjuntos.

O Centro de Estudos Eurorrexionais, podería ser un instrumento axeitado para canalizar esta iniciativa e os diversos programas de mobilidade (por ex. Erasmus, Leonardo da Vinci), podem dar mais corpo à desejável integração e complementaridade, quer no domínio da formação, quer na fase de inserção no mercado de trabalho

3.2. Consumo, lazer e cultura

Os temas da integração e da complementaridade tendo em vista a competitividade na Euro-Região incluem um conjunto alargado de actividades que envolvem indivíduos e organizações. Neste âmbito, há questões, como o consumo, o lazer, a cultura, o ambiente ou as condições de acessibilidade, que desde sempre, mesmo em períodos anteriores à abolição das fronteiras nacionais, emergiram de forma relevante na actividade das populações através de acções que destacaram a pertinência de abordagens trans e/ou supranacionais. Dito de outra forma, por razões de mera curiosidade sobre os modos de vida e a organização de espaços localizados para lá de uma “fronteira” terrestre, por imperativos laborais ou instados por questões institucionais, as populações sempre se movimentaram entre países.

Vimos atrás que as cidades do Eixo Atlântico têm registado uma dinâmica de concentração de serviços e comércio fortemente vocacionados para o funcionamen-

to dos seus territorios e dos envolventes. Nas últimas décadas, grandes superficies comerciais têm-se instalado na Euro-Região, sendo que algumas apresentam níveis de especialização e dimensão razoáveis. Os futuros IKEA de A Corunha, Vigo e o já existente de Matosinhos, ou o Corte Inglês de Vigo e Vila Nova de Gaia, constituem exemplos de redes de equipamentos comerciais que se localizam estrategicamente face aos grandes eixos rodoviários, com a pretensão de criar espaços de influência de grande distância.

Hoje, a abertura à circulação, em larga medida impulsionada pela melhoria das condições de acessibilidade e por uma maior disponibilidade de tempos livres, coloca renovados desafios à organização dos espaços euro-regionais, mais ainda quando estão em causa traços de identidade e cultura tão próximos como é o caso da Galiza-Norte de Portugal.

O Plano Estratégico Nacional do Turismo avança como mercados estratégicos – Portugal, Reino Unido, Espanha, Alemanha e França, devendo ser alvo de um elevado esforço de promoção e estimulando um crescimento relativo na época baixa (Outubro a Maio) superior ao da época alta. Em concomitância pretende desenvolver outros mercados, como os Países Escandinavos, a Itália, os Estados Unidos da América, o Japão, o Brasil, a Holanda, a Irlanda e a Bélgica.

Em Portugal, nos próximos dez anos além do litoral e das grandes cidades pretende-se desenvolver novos pólos de atracção turística com destaque para o Alqueva, Litoral Alentejano, Oeste, Douro, Serra da Estrela, Porto Santo e Açores. A região do Porto e o Norte deverão ser o destino do país com um dos melhores desempenhos em termos de crescimento, prevendo-se que cresça anualmente a uma taxa de 8,5%, atingindo mais 1,7 milhões de dormidas de estrangeiros em 2015 (Ministério da Economia e da Inovação, 2007: 47).

Nas últimas décadas, as cidades do Eixo Atlântico viviron espectaculares procesos de cambio urbano nos que de dotaron de modernos equipamentos culturais e de deportes, para adaptarse ás demandas dunha sociedade que consume cada vez máis cultura e máis espectáculo. A década dos anos 80 marca o punto de inflexión e o comezo da construción de grandes recintos destinados á celebración de eventos culturais de todo tipo (e.g., música, exposicións, espectáculos diversos, congresos e convencións), onde tamén podemos incluír o deporte. Estes contenedores de actividades moi diversas non buscan só satisfacer as demandas e expectativas da poboación local, senon que constituirán importantes bazas para as cidades dende o punto de vista turístico (turismo cultural) e do marketing territorial.

Galicia xa contaba cunha auténtica referencia, Santiago de Compostela, un fito desta tipoloxía de turismo asociado ao fenómeno do culto Xacobeo e as pere-

grinacións. A partir deste momento, ao mesmo tempo que Santiago renova os seus equipamentos (e.g., Pazo de Congressos, Multiusos, Auditorio de Galicia, Estadio de San Lázaro, Centro Galego de Arte Contemporánea), o resto das cidades galegas seguirán procesos semellantes, dentro dunha estratexia clara de satisfacer as necesidades da poboación local, pero tamén gañar un lugar dentro da oferta de destinos de turismo urbano e cultural.

No Norte de Portugal a Fundación Serralves (Museu de Arte Contemporânea) e o Palácio de Cristal do Porto, o Teatro Circo em Braga, o Centro Cultural Vila Flor em Guimarães, a Casa das Artes de V.N. de Famalicão e a Casa das Artes de Arcos de Valdevez, constituem também exemplo destas acções. Nos últimos anos, a modernización definitiva de moitos equipamentos e a construción de outros de raiz, como a Casa da Música do Porto (de Rem Koolhaas), a construción dos diferentes estadios onde se xogaron os partidos da Eurocopa do ano 2004 (Estádio do Dragão no Porto, Estádios de Braga e Guimarães), a aposta na preservación da cultura e identidade locais através da instalación de museus (e.g., Museu da Olaria em Barcelos ou o Museu do Douro no Peso da Régua).

Ao igual que sucedeu noutros casos xa analizados, a carreira de cada cidade por dotarse de modernos equipamentos e programacións culturais tense feito ao longo deste tempo con alguma dose de localismo. Cada unha das cidades vai empreendendo un proceso de renovación e construción de novos equipamentos propio, sen unha estratexia global de integración e complementariedade funcional. Daqui resulta una grande multiplicidade de actividades e equipamentos, moitas veces, relativamente próximos.

De facto, por exemplo dende o punto de vista dos contidos e da programación musical, Galicia conta con dúas orquestras de música clásica en dúas cidades (A Coruña e Santiago) separadas só por 60 kilómetros (45 minutos por autoestrada) e o Porto, apresenta actualmente, através das actividades ligadas à Casa da Música, grande capacidade para albergar unha masa crítica suficiente que justifica a existencia dunha programación completa de Música de calidade – aínda que em fase de expansión. Conta já com três agrupamentos residentes: o *Remix Ensemble* (música contemporânea), a Orquestra Nacional do Porto e a Orquestra Barroca.

Neste domínio, cumpriría talvez tirar máis proveito das potencialidades da Eurorrexión, no que se refire á programación musical. Sería interesante unha maior complementariedade entre Porto e A Coruña, as dúas cidades donde hai unha maior afición à Música Clásica (e as sedes das únicas Orquestras Sinfónicas que existen na Eurorrexión). Poderíase deste xeito deseñar unha programación musical conxunta e conseguir unha verdadeira complementariedade. A celebración dun Festival Anual de

Música Clásica da Eurorrexión (con sedes por exemplo no Porto e A Coruña) permitiría competir á Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal no contexto internacional con garantías de éxito, con outros festivais famosos (e.g., Festival de Lucerna, PROMS londinenses, Bayreuth, Concurso Internacional de Piano de Santander). Podería ser un evento fixo a celebrar no verán que actuase como un elemento catalizador da promoción cultural e turística da Eurorrexión. Estas actividades galegas poderían ser articuladas con diversos eventos musicais que têm lugar no Norte de Portugal, como os Encontros de Música da Casa de Mateus (Vila Real), os Encontros Internacionais de Música de Guimarães (Centro Cultural Vila Flor), os Festivais de Jazz de Guimarães e de Braga, o Festival Internacional de Música de Viana do Castelo, o Festival de Paredes de Coura, ou os eventos asociados a Serralves em festa – 40h *non-stop*, no Porto, para dar lugar a un programa comum para a Euro-Região.

Na óptica da dotación museística, parece evidente que cada unha das cidades galegas e do Norte de Portugal debe especializarse nun perfil propio e específico, que estea en relación coa historia e a realidade socioeconomica da cidade, creando un perfil diferenciado fronte ás outras. Evitarase así duplicar equipamentos e programacións culturais, e ademais conseguírase unha complementariedade entre cidades que fará posible unha oferta museística estimulante para o turista, ampla e diversificada.

Santiago de Compostela debe, sen dúbida, seguir apostando polo seu claro perfil de destino de turismo urbano, relixioso e cultural. Polo seu simbolismo e importancia na construción europea, Santiago debe impulsar aínda máis a promoción e o coñecemento do fenómeno xacobeo en todas as súas dimensións. A futura construción do Museo da Cidade de Santiago (na Praza das Praterías) debe actuar como catalizador doutros proxectos posteriores, onde se poña en valor, se explique e se interprete non só o patrimonio físico, arquitectónico e artístico da cidade, senon tamén o seu patrimonio inmaterial. A importancia das peregrinacións e dos Camiños de Santiago deben ser o motor que guíe a potenciación e renovación da oferta museística, potenciando tamén a investigación e o estudo sobre esta temática.

En paralelo, súxírese ter en conta a importancia da dimensión europea das peregrinacións a Compostela (Goethe dixo que Europa se fixo peregrinando a Santiago) para impulsar espazos expositivos e de investigación asociados á realidade e á cultura Europea no seu conxunto. O carácter internacional e cosmopolita de Santiago ten sido unha constante ao longo dos séculos, e convén reforzalo e promocionalo, empregándoo como xeito de dinamización cultural e turística. Os datos de afluencia turística a Galicia indican que o 75% dos turistas de fóra que visitan Galicia pasan por Santiago de Compostela, o cal xustifica a conveniencia de facer de Santiago un símbolo da unidade e da construción europea.

Na construción e definición dos contidos, parece lóxico aproveitar a existencia dunha universidade de longa tradición humanista como é a Universidade de Santiago, con máis de 500 anos de Historia. E parece tamén lóxico incardinar esta posible liña de actuación dentro do grande complexo cultural da Cidade da Cultura, da que falaremos máis adiante.

Também com uma forte espessura arquitectónica e religiosa, consubstanciada num longo percurso histórico, Braga encerra um manancial de edifícios com valor patrimonial, com destaque para exemplares de estilo barroco, além de um multiplicar de actividades de animação cultural. A recente recuperação do Teatro Circo, o Mercado Municipal do Carandá e o Palácio de Exposições e Desportos, servem de palco a diversos programas culturais, desportivos e de lazer, atraindo um público que não se confina aos limites concelhios.

De igual modo, os eventos religiosos de Braga são sobejamente conhecidos – a esplendorosa celebração da Semana Santa e Peregrinação ao Sameiro – são alguns dos exemplos que dão movimento e vida às inúmeras igrejas e casas senhoriais seculares. Com cerca de uma dezena de museus e colecções, Braga é uma cidade cujo conteúdo histórico permanece em reconstrução. As Termas Romanas do Alto da Cividade ou o Balneário Pré-Romano de Bracara reforçam essa riqueza patrimonial e denunciam a consolidação de um espaço a integrar em rotas turísticas regionais e internacionais.

A extensão e qualidade dos centros históricos de Braga e de Guimarães, este último, classificado como Património da Humanidade pela U.N.E.S.C.O. em Dezembro de 2001, são também referências a reter do ponto de vista do respectivo potencial turístico-cultural. Note-se que no caso particular de Braga a maior parte do seu centro histórico está reservado à circulação de peões. Por outro lado, vale a pena reter que em função do seu valor patrimonial e histórico a cidade de Guimarães foi escolhida para acolher uma das capitais europeias da cultura de 2012. Essa circunstância tem vindo a ditar um desenvolvimento muito significativo do seu programa cultural que se irá reforçar à medida que se caminha para essa data crítica. Também algumas obras de requalificação dos espaços culturais e do centro histórico estão programadas ou em curso.

Canto á Coruña, trátase dunha cidade dun perfil diferente ao de Santiago, que nos últimos anos veu traballando nunha liña moi interesante, como é os equipamentos museísticos educativos. A Torre de Hércules (faro romano activo máis antigo do mundo), recentemente declarada Patrimonio da Humanidade, a Casa das Ciencias (co seu planetario), a Casa do Home (chamada *Domus*) e o Aquarium Finisterrae son algúns dos exemplos de equipamentos culturais que fan da Coruña

unha “cidade educadora” ao longo destas últimas décadas. Ademais, a oferta museística da Coruña foise enriquecendo grazas á existencia de espazos expositivos vencellados a institucións financeiras ou importantes empresas (Fundación Caixa Galicia, Unión Fenosa), sempre cunha clara vocación divulgadora e educativa, xa que é habitual a existencia de xornadas, cursos e sesións específicas para colexios e público xoven en xeral.

En relación por tanto coa dotación museística, para A Coruña suxírese seguir avanzando por esta liña, potenciando os equipamentos expositivos educativos e, de xeito moi significativo, adicados aos segmentos de poboación máis xoven. Como consecuencia deste perfil, unha boa posibilidade é pensar na potenciación do turismo familiar, e converterse nunha referencia dentro da Península Ibérica. Non se trata só de apostar pola construción dun parque de atraccións ou similar (algo que non existe en Galicia), senon de orientar a programación turística e cultural aos máis novos. A Coruña pode deste xeito reforzar a súa oferta turística e gañar un nicho de mercado moi importante dentro do conxunto de Galicia e da Eurorrexión. O turista que viaxa en familia con fillos demanda equipamentos e programación axeitada, fóra da oferta turística convencional, adaptada para os nenos.

Dentro do ámbito galego, A Coruña pode enveredar por esta opción, complementando perfectamente a Santiago de Compostela, cidade que se atopa a 45 minutos por autoestrada ou camiño de ferro. O caso de Ferrol, a outra cidade que constitúe a Metrópoli Ártabra segundo o modelo proposto polas Directrices de Ordenación do Territorio, é diferente pero igualmente atractivo. Ferrol debe aproveitar o seu pasado industrial e naval e poñelo en valor como recurso turístico. A cidade é un bo exemplo do urbanismo ilustrado do século XVIII e presenta un grande atractivo polas características do seu deseño urbano, onde conviven instalacións militares singulares (arsenal, castelos, estaleiros) co mar e co resto da cidade, nun conxunto urbano único.

Na actualidade existe o Museo Naval, cunhas enormes potencialidades, pero claramente desaproveitado. Suxírese a creación dun museo e centro de interpretación da Historia Militar e Naval de Ferrol, onde se explique a evolución da cidade en relación coa súa tradicional función portuaria e militar estratéxica, poñendo en valor as instalacións e equipamentos dos que xa se ten falado antes. Esta musealización deberá incluír tamén ao Barrio da Madalena, unha auténtica xoia do urbanismo ilustrado do século XVIII, construído por iniciativa do poder real para dar aloxamento ás oficiais e militares.

Por último, tamén relacionado co perfil e a historia da cidade, aparece a posibilidade de promocionar o turismo industrial, a partir dos estaleiros que se

encontran ao longo da Ría. A posta en valor de estaleiros abandonados ou mesmo a possibilidade de visitar os estaleiros que se atopan en activo na actualidade, complementado con paseos e excursións pola Ría, aparce como unha boa oportunidade capaz de conseguir un produto turístico consistente e homoxéneo, cunhas características propias e dende logo complementario coa oferta doutras cidades galegas.

Posicionada no extremo Norte de Portugal, entre o mar, o río e a montaña, Viana do Castelo (cidade com um dos maiores estaleiros navais portugueses), apresenta um interessante núcleo histórico medieval pontuado por diversos imóveis de grande valor arquitectónico completados por intervenções recentes de modernização dos seus espaços de circulação (vias pedonais e uma ciclovia). O Museu do Traje, a Citânia de Santa Luzia e as diversas galerias e auditórios, ou, entre outros eventos, as Festas da Senhora da Agonia, atestam a vitalidade local e a consolidação da aposta da cidade na promoção da sua visibilidade. O Festeixo – Festival de Teatro do Eixo Atlântico residente no Teatro Municipal Sá de Miranda confirma um posicionamento de integração de actividades no contexto da Euro-Região que, no entanto, deve ser potenciado através da divulgação das suas actividades enquadradas em pacotes de promoção turística, principalmente do património e das festas regionais.

Também com forte ligação ao mar, mas agora na A.M.P., Vila do Conde, outrora de pescadores, compõe o quadro de oferta turística com diversos museus que ilustram a actividade local, como o Museu do Mar, o Museu de Vila do Conde (Construção Naval em Madeira) ou, entre outros, o Núcleo Museológico das Rendas de Bilros. Como manifestação cultural cumpre também assinalar a realização anual de uma Feira de Artesanato que é das iniciativas deste género com maior projecção das que se realizam em Portugal. As actividades balneares ocupam igualmente boa parte da vida da cidade, em particular durante o Verão, actividades estas que, em resultado dos ganhos de acessibilidade e da expansão urbana na A.M.P., têm vindo a adquirir menor notoriedade devido à instalação de residências permanentes.

Vigo ten unha grande potencialidade en relación coa importancia do mar na súa esencia e identidade urbana, así como na identidade do conxunto de Galicia. O Museo do Mar que existe en Vigo e o Museo Massó de Bueu son claros expoñentes da potencialidade do mar e da cultura mariña como recurso cultural e turístico. A grandeza de Vigo é o seu porto e a súa localización estratéxica na fermosa Ría de Vigo, un espazo de grande interese e atractivo turístico. Outro dos puntos fortes de Vigo son os recursos mariños, e en especial os peixes e os mariscos, de sona internacional. Para moitos turistas a Galicia é sinónimo de comer ben e de marisco, como pon de manifesto o tradicional mercadiño da Pedra, con degustación de ostras na rúa, moi perto do Peirao de Trasatlánticos.

A potenciación da posta en valor do mar e dos recursos mariños debe ir da man da Universidade de Vigo (especializada en temas mariños e pesqueiros, onde existen os estudos de Ciencias do Mar) e das propias confrarías de pescadores e mariscadores das rías. Sen prexuízo da promoción doutro tipo de espazos museísticos propios, a posta en valor das antigas fábricas de conservas, a musealización de antigos estaleiros ou a creación dun centro de interpretación das Rías Baixas, poderían ser liñas de traballo de cara o futuro, especializando a oferta museística de Vigo, e complementándoa coa das outras cidades de Galicia.

A presenza dos espellos de água fazem-se sentir igualmente nas atracções turísticas da cidade do Porto clasificada pola U.N.E.S.C.O. como Património Cultural da Humanidade. O rio Douro tem sido palco de inúmeras actividades, desde as mais populares, à possibilidade de desfrutar de passeios de barco com ofertas diversificadas, ou a espectáculos que insistem em repetir-se neste quadro fluvial de elevadíssima densidade urbana, de que é exemplo o Festival Aéreo Red Bull. Do mesmo modo, a frente de mar tem sido objecto de requalificação, conjugada com a criação do Pavilhão da Água ou o *Sea Life* – equipamento com três dezenas de aquários e cinco milhares e meio de animais.

Seria exaustivo descrever aqui os aspectos monumentais carregados de história que o Porto encerra. O núcleo histórico alargado à Baixa – designação atribuída à Avenida dos Aliados e Praça da Liberdade e artérias adjacentes, brindam os visitantes com uma diversidade de edifícios e actividades que fervilham de movimento de dia e, à noite, começam a denotar uma animação significativa com bares e espaços de diversão nocturna que atraem muitos jovens. A arte e a memória pontuam em diversos equipamentos e emergem com organizações distintas das habituais, como é o caso de Miguel Bombarda – área que acolhe diversas actividades num registo de estilos e artigos multifacetados ou, num outro registo, a ocidente, a Avenida da Boavista acolhe anualmente o Grande Prémio Histórico reactivando o Circuito da Boavista dos anos 30 do século passado. Finalmente, e apenas para ilustrar a diversidade de actividades, o FantasPorto é o título do cartaz de um dos principais festivais de cinema de Portugal e a Casa da Música ou Serralves têm programações de excelência atraindo públicos locais, regionais e internacionais.

Com cerca de uma centena de equipamentos ligados à cultura e identidade local e regional, entre as quais as famosas caves do vinho do Porto, esta cidade alia-se a Vila Nova de Gaia, do outro lado do rio - Capital da Cultura do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular em 2009, ou a Matosinhos, mais a Norte, para apresentar uma oferta em vários âmbitos, muitos dos quais poderão ser integrados em programas turísticos da Euro-Região.

Do mesmo modo, Pontevedra, aposta en valor do seu casco histórico emprendida grazas á rehabilitación de edificios e á peonilización do seu centro debe ter continuidade no futuro. O Museo de Pontevedra está actuando xa como dinamizador social e cultural da cidade, e pode ter un grande papel na revitalización do casco histórico pontevedrés. Plantéxase unha estratexia de posta en valor turística que complementa a Santiago de Compostela. A cidade compostelá presenta o maior casco histórico de Galicia, vinculado ao poder da Igrexa. Pontevedra debe poñerse en valor como un exemplo de casco histórico desenvolvido fundamentalmente grazas á importancia da actividade empresarial vinculada á iniciativa privada, neste caso vinculada á explotación dos recursos mariños.

Derivado da importancia histórica de Pontevedra como un grande porto, a arquitectura tradicional presenta moitas particularidades. Esta arquitectura tradicional mariñeira é de grande atractivo para o turista que xa coñece o casco histórico de Santiago e en moitos casos descoñece o grande valor do patrimonio pontevedrés. Para esta posta en valor dos dous cascos históricos plantéxase a posibilidade de abordar de xeito complementario e conxunto o seu tratamento nos espazos expositivos e museísticos e centros de interpretación, así como na promoción turística. A complementariedade entre os dous modelos de casco histórico de Santiago e Pontevedra crea un produto moi competitivo e de grande interese.

Lugo debe aproveitar a importancia do seu pasado romano e sobre todo da Muralla, catalogada como Patrimonio da Humanidade. Dentro das estratexias de promoción turísticas levadas a cabo recentemente no marco do Plano de Dinamización Turística xa se creou un Centro de Interpretación da Muralla. Porén pensamos que hai marxe suficiente para poñer en valor, mediante a musealización, non só o patrimonio físico, senon tamén o inmaterial. Lugo podería albergar un espazo museístico dedicado ao estudo, investigación, exposición e posta en valor da pegada dos romanos en Galicia, constituíndose nunha referencia do turismo histórico e cultural nesta rexión. A promoción turística de Lugo require novos equipamentos de maior entidade, capaz de incrementar o valor turístico do patrimonio histórico (material e inmaterial) e ofrecer atractivos e motivos aos turistas para aumentar o número de días de estancia na cidade. Recentemente, e con motivo da Declaración da Torre de Hércules coruñesa como Patrimonio da Humanidade, o alcalde de Lugo suxería crear un “clube de cidades galegas Patrimonio da Humanidade, onde se incluírían Santiago de Compostela, A Coruña e Lugo”. Pensamos que é unha boa estratexia de complementariedade para compartir experiencias de xestión e tamén para facer planificación e promoción turística conxunta.

Ourense complementa ás outras seis grandes cidades de Galicia como un destino de turismo urbano especializado no benestar e a saúde. O eslogan turístico oficial,

“Ourense, capital termal” deixa ben claro a vontade de especializar a promoción turística da cidade para crear un produto diferenciado dos outros destinos de turismo urbano. Pese a importancia do patrimonio e dos recursos artísticos e arquitectónicos con que conta a cidade, óptase pola potenciación deste perfil de Ourense, moi vencellado á tradicional fonte de augas termais das Burgas e a novas instalacións como a Chavasqueira, Tinteiro, Burga do Muiño ou Outariz. A creación dunha ruta termal polas beiras do Miño tratou de poñer en valor as diferentes fontes da cidade, enlazándoas mediante un percorrido fluvial a modo de paseo, e facilitando o acceso gratuito á cidadanía a instalacións termais, entre as que destacan as piscinas termais da Chavasqueira ou Burga do Muiño. Pensamos que no futuro a creación dun Museo do Termalismo ou un espazo expositivo de similares características pode reforzar aínda máis estas actuacións.

Polo que se refire ás cidades do Norte de Portugal, ao longo destes anos avanzaron tamén no camiño da musealización dos seus recursos, poñendo en valor as súas potencialidades de cara ao disfrute da poboación local e tamén do turista. Exemplo dessa valorización patrimonial e turística é Chaves, que a um centro histórico razoavelmente preservado alia as súas termas de augas quentes e os respectivos equipamentos hoteleiros.

Un novo equipamento que vai vir alterar significativamente o mapa dos equipamentos culturais da Eurorrexión será a Cidade da Cultura. Localizado no Monte Gaiás, en Santiago de Compostela, este complexo cultural posto en marcha durante o mandato de Manuel Fraga constitúe unha obra de grandes dimensións, e consume unha grande parte dos orzamentos da Consellería de Cultura do goberno de Galicia.

O contexto actual de crise económica explica que na actualidade o ritmo co que están a executarse as obras vaia ralentizarse, estando prevista a súa finalización non antes do ano 2021. En calquera caso, pola súa magnitude e importancia, cómpre reflexionar sobre o seu significado e o seu encaixe dentro do conxunto da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal.

O proxecto, orixinario do arquitecto Peter Einsenmann, pretende ser unha recreación do que foi e do que será Galicia, tomando como base a súa cultura. Inicialmente consta de 6 edificios, pero durante os últimos anos xa se produciron modificacións á idea orixinal. Porén podemos tomar como referencia que será un grande contenedor cultural que contará cun Museo de Galicia, unha grande Hemeroteca, un Teatro da Música e outros equipamentos aínda por materializarse nos próximos anos.

Tal como está concebido, o relevante da Cidade da Cultura non son só os contidos, senon tamén a escala do proxecto. As xigantescas dimensións e a concepción policéntrica, cos seis contenedores culturais mencionados, resultan desproporcionadas

se ao proxecto non se lle dá unha auténtica dimensión de ámbito galego. A Cidade da Cultura, de levarse a cabo ata a fin (en contra das voces que recomendaron durante os últimos tempos paralizar a construción) debe marcar un punto de inflexión no mapa da distribución dos equipamentos culturais de Galicia, e por extensión da Eurorrexión.

Outra complementariedade á que debemos facer alusión é, por suposto, á que debe existir co Norte de Portugal, e máis en concreto coa Casa da Música. De cumprirse as previsións, o Teatro da Música da Cidade da Cultura será semellante na súa estrutura e no seu peso á Casa da Música do Porto.

Dende o punto de vista das infraestruturas, tamén aquí temos que facer referencia ao importante papel que pode desempeñar o tren de altas prestacións na complementariedade entre Galicia e o Norte de Portugal. A Cidade da Cultura resultará moi beneficiada pola posta en funcionamento do tren de altas prestacións entre Galicia e o Norte de Portugal, xa que a distânci-tempo entre Porto e Santiago será inferior aos 90 minutos. Isto permitirá unha grande complementariedade entre os equipamentos culturais a un e outro lado do Miño. O obxectivo debe ser o traballo conxunto para ofrecer produtos complementarios e deste xeito poder incrementar o potencial cultural (e turístico) eurorrexional.

3.3. Transporte e Logística

O desenvolvemento das cidades tem-se pautado polo aproveitamento dos seus recursos endógenos en estreita ligazón com os espaços de relación que, ao longo do tempo, se foram alimentando, quer no seu interior, quer entre si. Ou seja, a cidade é por excelência um território de convergência/atracção, mas também de irradiação/repulsão e a sua evolução tem revelado marcas de ambos os processos num contínuo de ajuste às lógicas territoriais das regiões e contextos internacionais onde se inserem. A esta leitura não é alheio o facto de nas últimas décadas ter ocorrido um aumento substancial da mobilidade e uma melhoria significativa das condições de acessibilidade, tendência particularmente visível nos espaços urbanizados.

Assim sendo, no caso em apreço (as cidades da Euro-Região Galiza-Norte de Portugal), as condições de acessibilidade espelham as dinâmicas dos espaços e sistemas urbanos, porque aí se concentram os maiores volumes de procura. De facto, apesar das insistentes intencções e princípios que vão sendo definidos em diversos documentos de planeamento e estratégia regional sobre o papel da rede de transportes na promoção do desenvolvemento e na redução dos desequilíbrios observados no desenvolvemento dos territórios, hoje, tal como no passado, a infra-estruturação de transportes tende a responder sempre, e em primeiro lugar, à solicitação/pressão dos aglomerados de maior dimensão. Quer isto dizer que tende a dar resposta à procura, sendo que o tempo que demora (por vezes décadas) a alcançar os espaços

de menor densidade, non se compadece com as perdas demográficas que entretanto se verificam, criando, por vezes, situacións irreversíbeis do punto de vista económico e demográfico.

En Galicia a construción de infraestruturas de transporte ten sido o eixo fundamental das reivindicacións políticas e civís, tanto na súa vertente exterior como interior. O isolamento de Galicia do resto de España e a necesidade de vertebrar internamente o territorio galego foron argumentos repetidos insistentemente dende os ilustrados do século XVIII ata a actualidade.

Porén en Galicia á hora de levar a cabo as reivindicacións de creación e melloras de infraestruturas de transporte detectouse sempre un acentuado localismo, contrario precisamente aos postulados da complementariedade de equipamentos. O carácter policéntrico da rede urbana galega, xunto coa ausencia dunha visión de país conxunta (ata as Directrices de Ordenación do Territorio recentemente publicadas, non podemos dicir que realmente exista) provocaron non só o atraso de certas obras – como sucedeu na chegada do ferrocarril a Galicia no século XIX –, senon tamén a falla de sinerxias, despilfarrando recursos e duplicando moitas veces esforzos de xeito innecesario.

A propósito da construción da rede de auto-estradas no Norte de Portugal, desde a década de 60 do século XX se noticiava, por exemplo a construción da A3 (Porto – Braga – Valençá) ou do IP4 (Matosinhos – Vila Real – Bragança), facto que só veio a consumir-se nos anos oitenta/noventa com o financiamento europeu. Ou seja, em duas/três décadas o efeito “isolamento”, tantas vezes referido numa lógica municipalista, agravou-se devido às fortes perdas demográficas na maioria dos municípios do interior. Hoje, é sobre o litoral e nas áreas urbanas onde a rede de transportes se apresenta mais desenvolvida e com melhores soluções intermodais (rede rodoviária fundamental e complementar, em conjunto com a rede ferroviária) que ocorre uma maior densidade de ocupação, ligando Ferrol/Corunha ao Porto/Vila Nova de Gaia. Também é sobre esse eixo, onde se concentram as grandes cidades, que se localizam as infra-estruturas aeroportuárias e marítimas. Pelo contrário, para o interior a rede é mais rarefeita, acompanhando as menores densidades de ocupação, isto é, tendo em conta a distribuição da população e suas actividades na actualidade, a rede de estradas apresenta uma distribuição razoavelmente equilibrada.

No caso galego, detéctase igualmente unha polarización do dinamismo nas provincias litorais da Coruña e Pontevedra. En concreto, nunha franxa duns 20 kms en torno á principal infraestruturas de transportes interna, a Autoestrada do Atlántico (AP-9), concéntrase o 75% da poboación galega e xenérase o 80% do PIB de Galicia. Porén as dúas autovías antes mencionadas (A-6 e A-52) contribúen á difusión dende o litoral cara o interior do territorio galego.

No Norte de Portugal a rede rodoviária principal estrutura-se a partir do Porto com ligação às capitais de distrito (Braga, Bragança, Viana do Castelo e Vila Real) e, para Sul, por Vila Nova de Gaia. Um conjunto de circulares a partir da cidade mãe da metrópole responde a Oeste à maior densidade de ocupação, estabelecendo também a ligação às plataformas de comunicação mais importantes no contexto regional e nacional, como o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o Porto de Leixões. Mais recentemente, esta lógica radial a partir do Porto foi completada com o estabelecimento da A7 e da A9, que permitem ligações a partir da costa marítima com o interior e o norte interior sem passar pelo Porto.

En Galicia a estrutura da rede rodoviaria vén condicionada polo policentrismo do sistema urbano galego, e está moi fraccionada territorialmente. As sete grandes cidades estruturan diferentes servizos que conectan cos territorios máis próximos. Loxicamente, a área de influencia de Lugo e Ourense (capitais do interior) é maior que a definida polas cidades do litoral. No litoral, pola súa banda, domina unha lóxica axial, e a maior parte dos servizos utilizan o tronco da AP-9 e N-550 como elemento vertebrador. A grande dispersión da poboación no Golfo Ártabo e nas Rías Baixas, así como a grande fragmentación na organización dos servizos provoca unha falla de rendibilidade e por conseguinte desvía moitos fluxos cara o transporte privado.

O Norte de Portugal presenta-se como um dos territórios mais abertos às trocas comerciais com o exterior, quer no domínio comunitário, quer extra-comunitário⁵. A este facto não é alheio o forte investimento em infraestruturas de transporte terrestre nas últimas décadas, a dinâmica económica local e, obviamente, alguma dificuldade em expedir mercadorias por outros meios de transporte (por exemplo, o marítimo), em boa parte por questões de intermodalidade e competitividade.

5. Relativamente ao transporte rodoviário de mercadorias, em 2005 verificou-se uma evolução positiva no que diz respeito ao transporte realizado por empresas portuguesas. Essa evolução deve-se a um aumento do volume de transporte de 4.3%, em resultado de um acréscimo de 2.2% de toneladas transportadas, e de um aumento das distâncias percorridas (mais 4%). Registou-se ainda uma subida de mais 1.8 pontos percentuais no comércio internacional, quando comparado com 2004 e para o indicador de toneladas por quilómetro. O aumento de 4.3 % volume de transporte realizado deveu-se quase exclusivamente ao acréscimo que se verificou em tráfego internacional (+7.7 %), já que o tráfego nacional apresentou um decréscimo de 0.1 %. O volume de transportes em tráfego internacional assumiu um peso de 59.1 %, contra 40.9 % em tráfego nacional, o que também indicia que o modo rodoviário tem clara preferência no transporte internacional de mercadorias.

Tendo em atenção a tipologia de produtos transportados entre Portugal e Espanha, em 2004, retemos que os *couros e têxteis* foram os que se destacaram, quer em termos de toneladas carregadas quer descarregadas (cerca de 2700 milhares de toneladas). A estes, seguiram-se os *minerais brutos ou manufacturados*, com 2313 milhares de toneladas e os *veículos e material de transporte*, com 2155 milhares de toneladas. Do lado espanhol, as *batatas e outros legumes* foram os produtos mais movimentados, com 8750 milhares de toneladas, seguindo-se os *veículos e material de transporte*, com 7790 milhares de toneladas.

Apesar do tráfego médio diário⁶ dominante se processar pela fronteira de Valença do Minho/Tui, há outros pontos da fronteira que clamam por intervenção urgente no sentido de permitir uma maior fluidez nas ligações. Em concreto, a consolidação do eixo Chaves-Verin e a possibilidade da sua articulação com Vila Real-Peso da Régua-Lamego e com as cidades galegas de Ourense e Lugo (passando pelas de menor dimensão), depende, em larga medida, do fecho da malha fundamental rodoviária. A consolidación dun eixo interior paralelo ao eixo litoral traería indubudablemente novas posibilidades de cooperación e complementariedade entre a Galicia e o Norte de Portugal.

Ampliando a escala de leitura, com níveis de mobilidade ainda relativamente reduzidos, traduzidos numa repartição modal onde a utilização do transporte individual domina nas ligações interurbanas colocando o transporte colectivo e a circulação pedonal das cidades em posição menos favorável, as cidades da Euro-Região requerem programas de intervenção que acautelem os desequilíbrios na distribuição modal, isto é, os prejuízos para a qualidade da mobilidade das populações.

A Região Norte apresenta índices de mobilidade médios/reduzidos e padrões de mobilidade urbana fortemente dependentes da utilização do transporte individual. De facto, a década de noventa confirmou o desequilíbrio nas opções modais das populações, particularmente relevante nas cidades médias em fase de consolidação e expansão. Trata-se de uma tendência corrente resultante da expansão dos tecidos urbanos sem o necessário acompanhamento quer da rede de transporte colectivo, quer da distribuição adequada dos usos do solo. A melhoria generalizada das infraestruturas rodoviárias à escala regional e nacional contribui para o aumento da utilização do transporte individual entre cidades, que são destino de muitas deslocações que, frequentemente, não suportam a descarga de tráfego dos territórios envolventes.

Hoje, a modernização do transporte colectivo, como acontece no Porto com o Metro e sua articulação com outros operadores da Área Metropolitana, denuncia a

6. Em 2003, o tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados de passageiros nas fronteiras entre Portugal e Espanha, na fronteira de Valença do Minho/Tui, foi avaliado em 18 439 veículos/dia. Paralelamente, o tráfego médio de veículos pesados de mercadorias foi de 978 veículos/dia naquela mesma fronteira (valor médio em 2003), assumindo-se como o posto fronteiriço nacional com maior intensidade de tráfego (CCDR-N, 2006).

Em 2005, tendo em consideração o tráfego médio diário de veículos nos principais itinerários apenas se consegue caracterizar as ligações rodoviárias ao Porto e na área de fronteira. Nas principais ligações ao Porto (cidade) registaram-se cerca de 635 568 veículos por dia (valor médio), sendo que a auto-estrada número 3 (A3), especificamente a ligação Porto – Águas Santas, registou o maior tráfego médio – 154 355 veículos.

O tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados de passageiros, no período entre 1995 e 2004, duplicou na fronteira Valença/Tui, passando de 7040 veículos/dia, em 1995, para perto de 14 000, em 2004.

recuperação da mobilidade em modo colectivo. Aqui, entre as diversas soluções adoptadas, o esforço de integração das redes tem marcado a estabilização, e até recuperação no sentido do reequilíbrio da repartição modal. Por exemplo, o Andante é um título de transporte colectivo que proporciona a mobilidade em rede com redução da penalização para o utilizador através da aplicação de transbordos, também entre operador, gratuitos. Na mesma linha, mas com destaque para as soluções encontradas no domínio do transporte de indivíduos com mobilidade reduzida, a cidade de Vila Real ganhou recentemente o prémio da mobilidade para todos. Os projectos no âmbito da mobilidade sustentável têm resultado na aplicação de soluções mais consentâneas com as actuais exigências da mobilidade urbana, acções de que Viana do Castelo constitui exemplo através da concepção de redes cicláveis, revalorização da rede ferroviária ou, entre outras, a abertura de vias ligadas à natureza.

De facto, cidades como o Porto, Guimarães, Braga ou Vila Real e ainda que com menor expressão, na Galiza, A Coruña ou Ferrol, têm investido na adequação das suas estruturas de suporte à mobilidade da população, optimizando as redes, nomeadamente, através da adequação de tarifários, redução de transbordos ou a reestruturação de percursos. Com estas iniciativas, associadas a políticas de usos de solo que acautelam a necessidade de efectuar deslocações de longa distância que exijam a utilização do automóvel, algumas cidades têm conseguido conter a perda de cota do transporte colectivo. Porém, nas cidades pequenas e médias, em fase de expansão e sem dimensão de procura que justifique a implementação de redes de transportes urbanos, o automóvel surge muitas vezes como única alternativa. Estes factos são suportados pela significativa evolução da rede rodoviária⁷ de itinerários principais, itinerários complementares e de auto-estradas, nos últimos vinte anos, e com apoio financeiro dos Quadros Comunitários de Apoio.

No Norte de Portugal, as ligações ferroviárias desenvolvem-se em paralelo com a rede rodoviária fundamental, sendo que na ordem do dia mantém-se o tema da alta velocidade. De facto, constituindo um tema de grande importância, há que assegurar a necessária intermodalidade e o correcto funcionamento das infra-estruturas, equipa-

7. A extensão das estradas da rede de Portugal continental atingiu os 12 661 quilómetros em 2005 distribuídos por estradas nacionais (38.8% do total), estradas regionais (35.5%), itinerários principais (15.5%) e itinerários complementares (10.2%). Nos distritos de Braga, Porto e Viana do Castelo, a estrutura rodoviária caracteriza-se por possuir uma extensão de 804 km no distrito de Braga, 49 km de rede fundamental, 115 km em rede complementar, 393 km em estradas nacionais e 247 km em estradas regionais. O distrito do Porto possuía em Dezembro de 2005 (I.N.E., 2006) cerca de 713 km de estruturas rodoviárias, 96 km pertencentes à rede fundamental de itinerários principais, 120 km na rede complementar de itinerários complementares, 242 km de estradas nacionais e 255 km em estradas regionais. No que diz respeito ao distrito de Viana do Castelo, distrito que liga a região Norte à fachada litoral da Galiza, este possuía uma rede de estradas com uma extensão de 461 km, dos quais 76 km em itinerários principais, 51 km em itinerários complementares, 214 km em estradas nacionais e 120 km em estradas regionais. No conjunto, possuía 113 quilómetros de auto-estradas.

mentos e material circulante existente. Recorde-se que o Alfa Pendular (Braga-Porto-Lisboa) ainda não consegue atingir em pleno as suas capacidades de operação.

Entre as linhas da actual rede ferroviária nacional que integram a RTE-T⁸, e que fazem parte do projecto prioritário número oito (“Corredor multimodal Portugal/Espanha – Resto da Europa”) contam-se para o Norte de Portugal a do Minho e a do Norte. Neste projecto prioritário está previsto o reforço de três corredores multimodais entre Portugal e Espanha, ligando os principais centros urbanos, portos e aeroportos nacionais às cidades espanholas, e um deles – Vigo/Corunha – será na Euro-Região Galiza-Norte de Portugal, assegurando a ligação com o resto da Europa. A ligação Porto-Vigo está incluída no projecto prioritário número 19, “Interoperabilidade Ferroviária de Alta Velocidade na Península Ibérica”. Esta ligação interna à Euro-Região Galiza-Norte de Portugal, após as cimeiras da Figueira da Foz (2003) e de Santiago de Compostela (2004), saiu reforçada politicamente na de Évora em Novembro de 2005.

A Linha do Minho⁹ integra a Rede Transeuropeia ligando o Porto à Galiza, por Valença do Minho/Tui, e acumula funções suburbanas para tráfego entre as cidades do Porto, Braga e Guimarães. A Linha de Leixões constitui um eixo de grande importância enquanto garante da ligação do Porto de Leixões à linha do Norte. Finalmente, a linha do Douro e suas ramificações, mais comprometidas no quadro da viabilidade de funcionamento¹⁰, estabelecem a conexão de localidades do interior nortenho, como Vila Real e Amarante, e daqui com São Bento e Campanhã, no Porto.

8. O programa de investimento da Rede Transeuropeia de Transportes (à frente RTE-T) está claramente orientado para a dinamização do transporte ferroviário, procurando o desenvolvimento do mercado único, reforçando a competitividade económica e a coesão social. O objectivo da RTE-T, é o de criar uma rede multimodal e interoperável que assegure o livre movimento de pessoas e bens. Em 2020, a RTE-T prevê-se que tenha 94 000 km de ferrovia, incluindo cerca de 20 000 km de linhas de Alta Velocidade. Este investimento visa fazer face ao expectável aumento de tráfego entre os estados-membros, bem como contribuir para a melhoria das acessibilidades entre os países da Europa. Naturalmente que um aumento do uso do transporte ferroviário terá notórios efeitos no meio ambiente, pois estima-se que com a conclusão da RTE-T irá permitir a redução anual de cerca de 4% da emissões de CO₂ (6.3 milhões de toneladas/ano). Se os projectos inerentes à Rede Transeuropeia de Transportes não se concretizarem até 2020, estima-se um aumento de 38% da emissões de CO₂.

9. Tem uma extensão de 134 km, sendo actualmente 42 km em via múltipla electrificada e o restante em via única não electrificada. Esta linha conflui na cidade do Porto com a do Norte que, por sua vez, apresenta uma extensão de 336 km, totalmente electrificados, com 18 km em via quádrupla e os restantes em via dupla. A linha do norte é, ainda, a estrutura central da rede ferroviária portuguesa, nela confluindo as demais ferrovias vitais. A taxa de ocupação nos serviços regionais nas linhas do Minho e Norte o valor situou-se acima dos 35% entre 2005 e 2006.

10. No contexto das ligações regionais, as linhas do Corgo, Tua, Tâmega, Beira-Baixa, Coimbra-Figueira da Foz, Vouga, Beira Alta, Leste, Sul e Alentejo, representaram no conjunto apenas 11% do volume de passageiros transportados. Por outro lado as linhas do Norte, Minho, Algarve e Ramal de Tomar apresentaram um maior dinamismo, com 57% dos passageiros transportados nos serviços regionais da CP.

No caso galego, a rede ferroviaria rexional corre o risco de ser desmantelada con ocasión da chegada do ferrocarril de alta velocidade. En efecto, todas as cidades galegas ficarán conectadas á rede de alta velocidade ferroviaria (AVE), potenciándose claramente a mobilidade intercidades, en detrimento da mobilidade rexional. Existe así o risco de que se abandone a prestación de servizos ferroviarios ás pequenas cidades e vilas, abocadas unicamente á mobilidade mediante o sistema de autobuses.

A situación é preocupante, non só porque non se van construír máis quilómetros de infraestruturas férreas, senon porque se van deixar de prestar servizos que para certos núcleos de poboación (Padrón e Betanzos, entre outras) son importantes na actualidade. O Ministerio de Fomento plantexou inicialmente o non aproveitamento da vía antiga, senon o seu levantamento para construír a nova infraestrutura apta para a alta velocidade. Esta situación ten que ser revisada, para dar resposta tamén á demanda de ferrocarril de cercenías nos grandes espazos urbanizados de Galicia, que a día de hoxe non contan con eles (A Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra). Recentemente unha comisión de alcaldes afectados pola supresión de servizos rexionais tivo unha entrevista co responsable de Transportes da Xunta de Galicia, quen promoveu tratar de evitar que o ferrocarril deixe de ser un modo de transporte habitual para estas comarcas nas que o tren é parte dos hábitos diarios de mobilidade dos cidadáns.

A unha escala global, a promoción do sistema ferroviario vislumbra-se como unha fileira de sucesso en termos de intervención futura¹¹, en particular en espazos de maior procura de transporte, como é o caso do corredor litoral da Euro-Região.

O futuro comboio de altas prestacións, que servirá o litoral norte de Portugal e a Galiza permitirá establecer ligazóns com os máis importantes núcleos urbanos de España e fazer a ligazón com o centro da Europa. Na dimensão de infra-estrutura euro-regional, quando concretizado o troço que ligará Braga ao aeroporto, permitirá reforçar a atracción de potenciais passageiros residentes na Galiza por parte do Aero-

11. No total de 2005, os Comboios de Portugal (à frente CP) e da Fertagus (INE, 2006) transportaram um total de 151 175 000 passageiros, sendo que cada passageiro percorreu em média perto de 25 km. Entre 2003 e 2005, verificou-se um crescimento do número de passageiros no serviço suburbano do Porto a uma taxa média anual de 7.9%. No primeiro semestre de 2006, por comparação com o mesmo período do ano anterior, este crescimento foi de 9.5%. Relativamente aos passageiros por quilómetro, o crescimento verificado em média anual entre 2003 e 2005 foi de 12.8%, traduzindo um aumento dos percursos médios realizados.

As novas condições de transporte oferecidas a partir de 2004, essencialmente com melhorias do material circulante e electrificação das linhas, permitem justificar este crescimento. O serviço regional da CP tem, desde 2001, perdido passageiros, registando-se um decréscimo médio anual de 2.8 %, embora no primeiro semestre de 2006 se tenha verificado um crescimento de 3.5 %, por comparação com igual período do ano anterior. Esta alteração de tendência parece ter continuidade em 2007. Assim, de Janeiro a Março de 2007, foram transportados cerca de 39,6 milhões de passageiros no segmento do transporte ferroviário pesado, o que corresponde a uma variação de 2,0% face ao mesmo período de 2006.

porto Francisco Sá Carneiro, no contexto genérico de um aumento do tráfego entre as principais cidades deste território¹².

A rede de transportes terrestres de hierarquia superior está, naturalmente, pelas razões já apontadas (inércia de resposta à procura em áreas de maior densidade de ocupação), próxima dos equipamentos aeroportuários. Haverá que incrementar a desejável intermodalidade no sentido da redução da penalização para o utilizador e aumento da eficiência e eficácia dos serviços.

A Galicia conta con 3 aeroportos que operan vóos regulares de pasaxeiros, xestionados por AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). Estes aeroportos son Lavacolla (en Santiago de Compostela), Peinador (en Vigo) e Alvedro (na Coruña). Unha primeira reflexión que debemos facer é que Galicia conta con 3 aeroportos que operan vóos nacionais e internacionais, situados nos contornos dun eixo de desenvolvemento lineal (en torno á Autoestrada AP-9), nun espazo de tan só 150 quilómetros.

Este feito hai que entendela a partir do lóxico desenvolvemento do aeroporto de Santiago de Compostela, o que conta cunhas mellores condicións para a operación das aeronaves, e tamén cunhas maiores posibilidades de expansión no futuro. A súa posición central no conxunto da rede urbana galega favoreceu asimesmo a súa expansión. Debido a estas boas condicións, tería sido lóxico que o aeroporto de Santiago de Compostela se tivese convertido de facto no "Aeroporto de Galicia". Porén o empuxe e o dinamismo económico das áreas metropolitanas coruñesa e viguesa fixo agromar senllos proxectos de desenvolvemento de aeroportos propios. Alvedro e Peinador naceron como unha resposta á crecente demanda de mobilidade aérea (de pasaxeiros e mercadorías) dos dous grandes espazos urbanizados de Galicia (Golfo Ártabro e Rías Baixas), baixo un plantexamento localista.

Para unha cidade como Vigo ou A Coruña, contar cun aeroporto propio foi non só unha cuestión de comodidade e accesibilidade, senon tamén un motivo de orgullo e de autoafirmación. Nas décadas dos anos 60 e 70, nun contexto caracterizado polo desarrollismo e a centralización na planificación das infraestruturas, A Coruña e Vigo foron designados "Polos de Desenvolvemento", pasando a converterse en polos urbanos de inversión preferente, e lugares de instalación das máis importantes empresas de Galicia. O mesmo Estado que impulsou esta industrialización rápida promoveu os aeroportos de Alvedro (A Coruña) e Peinador (Vigo), se ben o

12. ANA – Aeroportos de Portugal SA (2007): *Plano Director do Aeroporto Francisco Sá Carneiro* (<http://www.ana.pt>),

aeroporto compostelán seguía sendo o máis importante, sobretudo pola importancia das conexións internacionais.

Coa chegada da autonomía a Galicia, o goberno galego pasa a xestionar as competencias en materia de Ordenación do Territorio. Xurde polo tanto a posibilidade de desenvolver un proxecto de vertebración do territorio galego “dende dentro”. Tal como estaban as cousas, a comezos dos anos 80 en materia aeroportuaria parecía lóxico impulsar o reforzamento do aeroporto de Santiago de Compostela, converténdoo no grande aeroporto de Galicia, e especializar os dous aeroportos menores (A Coruña e Vigo) nun tráfico nacional ou en mercadorías. Porén as tensións xurdidas no inicio da autonomía entre A Coruña e Santiago pola cuestión da capitalidade, máis as reivindicacións viguesas, levaron a unha política de “café para todos”, que se puido ver claramente na creación de dúas novas universidades (da Coruña e Vigo), que xurdiron a partir da existente (Universidade de Santiago).

Esta política de consenso e de evitar a toda costa tensións territoriais tamén tivo a súa tradución en materia aeroportuaria. Santiago de Compostela recibiu un impulso por parte do Estado, pero tamén os aeroportos de Vigo e A Coruña, que foron potenciados para captar máis pasaxeiros e aumentar as súas operacións. As obras realizadas en cada un dos tres aeroportos galegos supuxeron cuantiosos desembolsos económicos, que permiten na actualidade que os 3 aeroportos operen vóos internacionais. No caso do aeroporto coruñés, na actualidade o Ministerio de Fomento vén de aprobar un plano para a ampliación da súa pista en máis de 500 metros.

A pesar de que a xestión dos aeroportos galegos corre a cargo do Estado, através do Ministerio de Fomento, en todo este tempo a Xunta de Galicia desatendeu a necesaria cuestión da definición do modelo aeroportuario galego, en grande medida baseada na complementaridade dos tres aeroportos, para competir neste caso co emerxente Aeroporto do Porto. Pola contra, o que se produciu neste tempo foi un crecemento por separado de cada un dos aeroportos. Ademais da expansión de Santiago de Compostela, de interese xeral para toda Galicia, produciuse un grande crecemento de Alvedro e Peinador, en grande medida debido ás presións respectivas dos concellos de Vigo e A Coruña ante o Ministerio de Fomento, pero tamén de *lobbies* e grupos económicos e empresariais locais, como Inditex na Coruña ou o Consorcio da Zona Franca en Vigo. Os alcaldes apoiaron sempre estas reivindicacións de reforzamento dos pequenos aeroportos vigués e coruñés, abandonando calquera intento de construír un modelo coherente para o

conxunto de Galicia. Esta posición foi especialmente clara no caso coruñés, onde a acción local de goberno apoiou a expansión do Aeroporto de Alvedro, o máis cativo dos 3, situado nun contorno urbano e tan só a 35 minutos por autoestrada de Lavacolla.

Nos últimos anos, o aeroporto de Santiago tense desenvolvido recentemente tamén moito grazas ás compañías de *low-cost*. Dende Santiago de Compostela hai vóos directos a varias cidades europeas como Roma, Frankfurt ou Londres.

Xunto a isto, a accesibilidade ferroviaria debería ser o outro pilar básico da aposta por unha verdadeira complementariedade entre os tres aeroportos galegos. Se o novo ferrocarril galego (AVE Atlántico) permitise enlazar os centros das principais cidades do Eixo Atlántico co Aeroporto de Santiago, estaríamos ante un novo modelo de mobilidade global, que permitiría a un viaxeiro facturar a súa maleta no centro de Vigo, e chegar en 30 minutos á súa porta de embarque no aeroporto de Santiago de Compostela. Esta nova accesibilidade ferroviaria ao aeroporto de Lavacolla permitiría reforzar o seu rol dentro do sistema aeroportuario galego, captando máis conexións nacionais e internacionais. Pola súa banda, os aeroportos da Coruña e Vigo poderían adoptar un perfil clásico de aeroportos urbanos ou aeroportos rexionais, especializándose en conexións domésticas e rexionais e mercadorías. No País Vasco temos un bo exemplo no aeroporto de Vitoria, especializado en carga.

A modo de resumo, a complementariedade entre os 3 aeroportos galegos debería vir da man do reforzamento de Lavacolla como o grande aeroporto de Galicia, especializado en vóos internacionais. Alvedro e Peinador desempeñarían un papel máis modesto e complementario, como aeroportos rexionais e de mercadorías. E por suposto, este sistema aeroportuario galego debería tamén coordinarse co do Norte de Portugal. Á súa vez, deberían establecerse mecanismos de complementariedade para que Lavacolla e Sá Carneiro se visen mutuamente reforzados. O aeroporto portugués podería reforzar as súas conexións europeas e americanas, nomeadamente a aqueles países lusófonos e onde hai comunidades notables de portugueses. Pola súa banda, Lavacolla debería apostar polos enlaces con destinos europeos clásicos, en relación cos principais mercados emisores de turistas. Sería desexable unha coordinación entre a AENA española e a ANA portuguesa, encargada da xestión do Aeroporto do Porto. Porén, a planificación de complementariedade entre os aeroportos da Eurorrexión sería máis posible se a xestión dos aeroportos fose autónoma. Na actualidade, tanto en España como en Portugal a xestión dos aeroportos atópase centralizada nas capitais dos respecti-

vos países, o que incide negativamente na definição de estratexias de actuação propias, como se pode ver no caso que nos ocupa.

A estrutura aeroportuária de Francisco Sá Carneiro¹³, localizado perto da cidade do Porto, numa área de confluência entre os concelhos da Maia, Matosinhos e Vila do Conde, sofreu melhorias significativas nos últimos anos e apresenta razoáveis condições de acessibilidade intermodal, já que encontra-se servido por conexões rodoviárias em auto-estrada com os principais núcleos urbanos envolventes e conta, dentro do aeroporto, com uma linha do Metropolitano do Porto¹⁴.

O aeroporto do Porto encontra-se bem servido de ligações dentro da União Europeia, voando regularmente para 31 destinos. Comparativamente com os aeroportos da Galiza, a conexão internacional é muito superior. Os aeroportos da Corunha, Santiago de Compostela e Vigo operam, em larga maioria, para outras cidades espanholas, estabelecendo também carreiras para fora de Espanha, nomeadamente para Londres, Paris, Frankfurt e Roma. A capacidade de operação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro tem vindo a reforçar-se sendo espectável um incremento adicional significativo a partir de Setembro de 2009, data a partir da qual passará a funcionar como a 33^a base operacional da Ryanair.

O facto de entre os aeroportos da Galiza e o do Porto não haver ligações directas revela, por um lado, a falta de competitividade face a outros modos de transportes e, por outro lado, a grande proximidade entre as duas regiões. A companhia espanhola Ibéria¹⁵ opera voos entre Porto e Vigo, Porto e Santiago de Compostela e Porto e A Corunha, mas sempre com escala em Madrid (Barajas). A operadora portuguesa TAP¹⁶ opera voos desde o Porto para Santiago sempre com duas escalas, uma em Lisboa e outra em Barcelona, só se podendo tomar um voo para Santiago após Barcelona. As ligações Porto/Vigo e Porto/A Corunha também são possíveis mas com um primeiro voo para Lisboa, depois para Madrid e, finalmente, da capital espanhola para uma das cidades galegas referidas.

13. Possui uma área de placas de estacionamento de 180 000 metros quadrados, um terminal de passageiros, com capacidade para 2 800 passageiros por hora e uma capacidade de 18 aeronaves por hora, sendo servido por uma pista 17/35, com 3 480 metros de comprimento e 45 metros de largura em asfalto.

14. Linha violeta (ou linha E) do sistema de Metro Ligeiro do Porto. Esta linha liga o aeroporto à baixa da cidade do Porto, o que, por sua vez, permite a ligação aos núcleos de outros territórios da Área Metropolitana do Porto, como: i) Póvoa de Varzim e Vila do Conde (linha vermelha); ii) Maia (linha verde); iii) Matosinhos (linha azul) e iv) Vila Nova de Gaia (linha amarela).

15. Informação consultada em <http://www.iberia.com>, 2007.

16. Informação consultada em <http://www.flytap.pt>, 2007.

A relativa complexidade destas ligações demonstra, conforme já sublinhado, que os aeroportos da Galiza operam essencialmente num contexto de voos interiores ao território espanhol, assumindo o aeroporto do Porto uma dimensão muito para além das ligações a Lisboa, Faro ou regiões autónomas, ao possibilitar um conjunto de conexões regulares aéreas com cidades europeias, com os Estados Unidos da América, o Canadá e a América do Sul¹⁷.

O sistema de transportes à escala da euro-região completa-se com a rede de portos – sector fundamental para a expedição de mercadorias e com significativa expressão num território com uma vasta fachada marítima.

O porto de Leixões situa-se entre os maiores da Península Ibérica, com larga expressão de actividade de tráfego internacional para o Reino Unido. No Norte de Portugal, o de Viana fecha o quadro para esta tipologia de equipamentos, enquanto na Galiza pontuam cinco portos na orla marítima com uma dimensão de movimentos muito inferior ao de Leixões – Vigo, Pontevedra, Vilagarcia, Corunha e Ferrol. De resto, este panorama repete-se no âmbito do transporte aéreo. Em 2006, a Região Norte, assumiu 26% do total de toneladas de mercadorias movimentadas por via aérea em Portugal, o que corresponde a mais de 37 mil toneladas de carga (acréscimo de 34% relativamente ao ano anterior). A Galiza representou apenas 1.3% das toneladas de mercadorias movimentadas por via aérea em Espanha.

Na óptica na necessária promoção da intermodalidade, é igualmente importante a concertação das soluções no domínio do transporte de mercadorias. Aqui, a rede de portos da Galiza – Norte de Portugal usufrui de condições naturais de excelência. Os dous portos galegos máis importantes son o da Coruña e o de Vigo. O porto coruñés atópase ubicado en pleno centro da cidade, e conta cunhas instalacións de máis de 5 quilómetros de peiraos. As descargas máis importantes son a pesca (en fresco), o carbón e o petróleo, para abastecer á refinería coruñesa.

17. Para caracterizar o tráfego comercial entre o Norte de Portugal e a Galiza temos que recorrer a dados de 2002, do *Anuário Estatístico Norte de Portugal – Galiza* (INE, 2003). Em 2002, a região Norte registou 20 572 aeronaves, isto é 17.8% das aeronaves aterradas em Portugal, sendo que 100 % ocorreram no único aeroporto internacional da região, o aeroporto Francisco Sá Carneiro.

A Galiza, que dispõem dos três aeroportos já indicados, registou nesse mesmo ano 31 719 aterragens de aeronaves, o que equivale a apenas 2 % das aterragens registadas em toda a Espanha. Comparando os aeroportos da comunidade autónoma da Galiza, verificamos que 46% das aterragens ocorreram em Santiago de Compostela, 31% em Vigo e 23% no aeroporto da Corunha. Apesar do número de aterragens ser superior na Galiza que no Norte de Portugal, o número de passageiros (embarcados e desembarcados, sem inclusão dos em trânsito directo) foi ligeiramente superior no aeroporto do Porto, 2 574 milhares de passageiros, comparados com os 2 512 milhares da Galiza.

No ano 2007 chegaron ao porto coruñés 1.377 buques mercantes, e movéronse máis de 14 millóns de toneladas. Na actualidade estase a construír un porto exterior no oeste da cidade, que virá a sumarse ao xa executado de Ferrol.

Canto ao porto de Vigo, está situado tamén en pleno casco urbano, o que ten impedido a expansión da cidade cara o mar. É o maior porto pesqueiro do mundo (con 91.000 toneladas descargadas de pesca fresca e 690.000 toneladas de pesca conxelada), e tamén alberga a unha das compañías máis importantes de pesca conxelada, Pescanova. Ademais no porto de Vigo destaca o tráfico de mercadorías e contenedores. Anualmente move máis de 5 millóns de toneladas. O porto de Vigo alberga nas súas instalacións a denominada Zona Franca, un espazo no que durante o “desarrollismo” franquista se aplicaron exencións fiscais ás empresas. Deste momento deriva a implantación de Citroën en Vigo, para quen as excepcionais condicións do porto vigués foron un elemento clave á hora de tomar a decisión de localización.

Na óptica da complementaridade, a visión de qualquer intervención neste dominio debe integrar leituras à escala da Euro-Região. Tome-se, a título de exemplo, o desenvolvemento do sistema logístico portugués que tem como desígnio consolidar o Norte de Portugal como um nó no Noroeste peninsular, quer em termos de fluxo de passageiros quer de mercadorias, sendo que a Rede Nacional de Plataformas Logísticas prevê a instalação de quatro unidades (Chaves, Maia/Trofa, Leixões/Porto e Valença) fundamentais para a promoção da intermodalidade, com benefícios ambientais e económicos. Porém, quando se aborda a questão da complementaridade para competir à escala da Euro-Região, faria mais sentido partir da dinâmica dos territórios em causa, em boa parte impulsionada pelas suas cidades, para produzir uma proposta integrada e hierarquizada de logística e distribuição na Galiza-Norte de Portugal. Neste contexto, é importante ter em conta a presença de infraestruturas de grande dimensão, que non sempre responden a unha lóxica de complementaridade no conxunto da Eurorrexión, como os portos exteriores da Coruña ou Ferrol.

4. COMPLEMENTARIDADE E COMPETITIVIDADE: APONTAMENTOS PARA UMA PROPOSTA ESTRATÉGICA

4.1. Directrizes de Ordenamento do Território português e espanhol pensadas para o período 2007-2013

No fecho deste capítulo cabe, em primeiro lugar, proceder ao enquadramento das possíveis acções a desenvolver na Galiza-Norte de Portugal no âmbito da política

de coesão da União Europeia 2007-2013¹⁸, nos termos do Regulamento (CE) N.º 1083/2006, do Conselho de 11 de Julho de 2006. Este Regulamento sustentou a elaboração dos Quadros de Referência Estratégica espanhol e português. Ancorada nos princípios e objectivos definidos nos documentos de política e estratégia europeia, nacional e regional e suportada pela análise feita nos *itens* anteriores, formular-se-ão de seguida algumas propostas de natureza estratégica com o propósito de estabelecer as bases de um desenvolvimento da Euro-Região assente nos princípios da complementaridade e da competitividade.

A dinâmica recente da União Europeia e o seu alargamento com a adesão de novos Estados-membro, colocou novas questões que exigiram a concepção de um novo quadro legislativo para 2007-2013. Nesse sentido, a política de coesão passou a centrar-se em três objectivos: a convergência¹⁹, a competitividade regional e emprego²⁰ e a cooperação territorial²¹.

O Quadro de Referência Estratégico Nacional – Portugal, 2007-2013 prevê as seguintes prioridades estratégicas²²:

- 1) promover a qualificação dos portugueses e das portuguesas;
- 2) promover o crescimento sustentado;

18. O REGULAMENTO (CE) N.º 1083/2006 DO CONSELHO de 11 de Julho de 2006 estabelece disposições gerais sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu e o Fundo de Coesão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 1260/1999.

19. “a) O Objectivo da Convergência, que se destina a acelerar a convergência dos Estados-Membros e das regiões menos desenvolvidas, melhorando as condições de crescimento e de emprego através do aumento e melhoria da qualidade do investimento em capital físico e humano, do desenvolvimento da inovação e da sociedade baseada no conhecimento, da capacidade de adaptação às mudanças económicas e sociais, da protecção e melhoria do ambiente, e da eficácia administrativa. Este objectivo constitui a prioridade dos fundos.” (*Idem*, p. 37).

20. “b) O Objectivo da Competitividade Regional e do Emprego, que se destina, fora das regiões menos desenvolvidas, a reforçar a competitividade e a capacidade de atracção das regiões, bem como o emprego, antecipando-se às mudanças económicas e sociais, incluindo as relacionadas com a abertura do comércio, através do aumento e melhoria da qualidade do investimento em capital humano, da inovação e da promoção da sociedade baseada no conhecimento, do espírito empresarial, da protecção e melhoria do ambiente, da melhoria da acessibilidade, da adaptabilidade dos trabalhadores e das empresas, bem como da criação de mercados de trabalho inclusivos.” (*Idem*, p. 37).

21. “c) O Objectivo da Cooperação Territorial Europeia, que se destina a reforçar a cooperação transfronteiriça através de iniciativas locais e regionais conjuntas, a reforçar a cooperação transnacional mediante acções em matéria de desenvolvimento territorial integrado relacionado com as prioridades da Comunidade, e a reforçar a cooperação inter-regional e o intercâmbio de experiências ao nível territorial adequado.” (*Idem*, p. 37).

22. Ministério do Ambiente, Ordenamento do território e do Desenvolvimento Regional, 2007, pp. 6 e 57.

- 3) garantir a coesão social;
- 4) assegurar a qualificação do território e das cidades;
- 5) aumentar a eficiência da governação.

Este enunciado de prioridades estratégicas representa uma alteração de paradigma do ponto de vista da visão que tem presidido ao crescimento do país e ao planeamento do território. Disso são expressão as ênfases colocadas na qualificação das pessoas, no estímulo ao conhecimento, à ciência e tecnologia, e à coesão social. Essa mesma dimensão de ruptura de paradigma tem expressão no objectivo que se refere explicitamente ao território (assegurar a qualificação do território e das cidades), marcando a viragem de uma abordagem do tipo funcionalista para uma de natureza muito mais territorialista²³.

Explicitando o conceito de ordenamento do território, as prioridades centram-se nos sistemas de comunicação e logística e no sistema urbano. No que diz respeito ao sistema urbano, defende-se que se deve privilegiar “a concretização de um modelo global de estruturação urbana do território valorizador de interações e complementaridades, assente em cidades qualificadas – nas suas dimensões física, económica, sócio-cultural e ambiental – e em dinâmicas sustentáveis, bem integradas nos processos e dinâmicas pertinentes de nível europeu, ajustadas às necessidades concretas dos cidadãos e cidadãs, potenciadoras da vivência de uma cidadania plena e de proximidade e dinamizadoras das respectivas regiões e dos espaços rurais das suas áreas de influência” (Ministério do Ambiente, Ordenamento do território e do Desenvolvimento Regional, 2007, pp. 6 e 57).

Significa isto que se percebeu que um modelo de investimento em termos de equipamentos e serviços públicos, como aquele que vinha sendo prosseguido desde há décadas em Portugal, contribuiu para fragilizar o sistema urbano existente e, portanto, a capacidade de prestação de serviços fora das duas áreas metropolitanas, que foram o centro de atenção das políticas prosseguidas.

No caso concreto da NUTS II Norte, a situação é mais grave, pois a aposta que foi feita na Área Metropolitana do Porto ficou aquém dos níveis de desempenho similares aos que conseguiu Lisboa nos últimos vinte anos, revelando alguma dificuldade na prevenção do empobrecimento relativo geral de toda a região. Mesmo

23. Como se explicita a propósito da prioridade 4 referida, isto é, “nos objectivos de assegurar ganhos ambientais, promover um melhor ordenamento do território, estimular a descentralização regional da actividade científica e tecnológica, prevenir riscos naturais e tecnológicos e, ainda, melhorar a conectividade do território e consolidar o reforço do sistema urbano, tendo presente a redução das assimetrias regionais de desenvolvimento” (*Idem, ibidem*).

assim, destacam-se as dinâmicas de consolidação de uma lógica de conurbação urbana no Baixo Minho, em boa parte suportada pelo mercado e pelo desenvolvimento que sofreu o sector do ensino superior. Esta dinâmica sectorial explica em grande medida, igualmente, a capacidade de reter populações e de se reforçarem como prestadores de serviços às populações de centros de Vila Real, em primeiro lugar, e de Bragança e de Viana do Castelo, de seguida.

No mesmo documento são perspectivadas várias oportunidades a nível nacional que podemos considerar para a região Norte, de que salientamos as seguintes:

- potencial geo-estratégico em termos de estabelecimento de plataformas de articulação intercontinental (transporte marítimo e aéreo);
- clima ameno, qualidade ambiental, paisagística e cultural, condições de segurança e bons serviços de saúde;
- emergência de novos pólos de dinâmica económica e demográfica fora das Áreas Metropolitanas;
- potencial de complementaridade entre cidades próximas, em especial nas áreas de urbanização difusa do litoral (e.g., Braga, Guimarães, Barcelos e Famalicão);
- presença de instituições de ensino superior em cidades médias como alavanca de crescimento económico urbano qualificado e inovador;
- Existência de pólos de I&D de qualidade internacional em áreas promissoras, de que se salientam a robótica e automação, as tecnologias de informação e telecomunicações, as ciências da saúde, a biotecnologia e os polímeros.

O Programa Operacional Regional do Norte 2007-2013 retém basicamente as mesmas orientações, com expressão no seguinte enunciado de eixos prioritários:

- Eixo Prioritários 1 - Competitividade, inovação e conhecimento;
- Eixo Prioritário 2 - Valorização económica de recursos específicos;
- Eixo Prioritário 3 - Valorização e qualificação ambiental e territorial;
- Eixo Prioritário 4 - Qualificação do sistema urbano;
- Eixo Prioritário 5 - Capacitação institucional regional;
- Eixo Prioritário 6 – Assistência Técnica.

Parecendo que estas prioridades subscrevem o que em matéria de sistema urbano nacional foi establecido no QREN, a verdade é que o tratamento diferenciado que é dado à Área Metropolitana do Porto e a insistência sobre a prioridade que é dada a um suposto “arco metropolitano” mostran as dificultades de mudanza de paradigma de desenvolvemento do territorio da NUTS II Norte.

En Galicia, o documento territorial de referencia son as Directrices de Ordenación do Territorio, que poden ser consideradas como un Plano Territorial Rexional, ao igual que os que se teñen feito noutras Comunidades Autónomas españolas (como Asturias, Cataluña, Andalucía). As Directrices tentan definir un modelo de crecemento económico para Galicia dentro dun horizonte global de sustentabilidade, tal como tamén se expuña na Estratexia Galega de Desenvolvemento Sostible. Esta sustentabilidade deberá ser ao mesmo tempo económica, social e ambiental, e deberá ter presente que o territorio é un recurso non renovable, que debe ser xestionado dentro da lóxica dos novos enfoques da gobernanza territorial.

Entre os obxectivos que se plantexan as Directrices está o feito de servir de nexo de enlace e guía de orientación das diferentes políticas sectoriais, que se viñan practicando ata o momento. Por outra banda, as Directrices plantéxanse como un obxectivo fundamental o artellamento eficaz de todo o territorio galego, e en especial a corrección dos desequilibrios entre as metades occidental e oriental. O reequilibrio territorial é, polo tanto, outro dos grandes obxectivos, formulado tamén no Plan de Reequilibrio Territorial de Galicia.

As liñas de actuación e as propostas programáticas das Directrices son moi semellantes ás expostas anteriormente para o Norte de Portugal. Así, nun contexto de importantes cambios urbanos e territoriais as Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia fan súas as tres liñas de acción fundamentais da política territorial da UE:

1. O desenvolvemento dun sistema equilibrado e policéntrico de cidades e unha nova relación entre o campo e a cidade;
2. A garantía dun acceso equilibrado ás infraestruturas e o coñecemento;
3. O desenvolvemento sostible, a protección da natureza e do patrimonio cultural.

Estamos ante un novo modelo de crecemento económico, onde a flexibilización, a desconcentración e o equilibrio territorial, económico e social deben ser os motores do cambio. Porén ao igual que no Norte de Portugal esta declaración de intencións contrasta coa realidade, xa que nos últimos anos a pesar do esforzo reequilibrado, foi cada vez máis clara a polarización do crecemento urbano nos entornos urbanos e en especial no Eixo Urbano Atlántico.

As Directrices apuntan tamén unha serie de obxectivos específicos de ordenación e coordinación territorial, entre as cales podemos sinalar dous que teñen grande relevancia no que atinxe á escala eurorrexional.

O primeiro deles é “Lograr unha maior integración de Galicia cos ámbitos que lideran o desenvolvemento europeo e aproveitar as oportunidades asociadas a unha localización singular na fachada atlántica europea” (Xunta de Galicia, 2009, p. 6), reflicte a preocupación por conectar Galicia co resto de Europa. Tanto Galicia como o Norte de Portugal son espazos periféricos dentro do continente europeo, nos cales como xa se mencionou a accesibilidade aérea debe desempeñar un papel moi importante para conectarse co corazón do continente. Por vía marítima, tanto Galicia como o Norte de Portugal deben aproveitar as vantaxes da súa localización xeoestratéxica na Fachada Atlántica no medio de importantes rutas transoceánicas, para posicionarse como portos de grande relevancia no conxunto de Europa.

Canto ao segundo, “Contribuir á cohesión da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal e afianzar o protagonismo de Galicia na plataforma atlántica para crear un ámbito de centralidade e desenvolvemento no Noroeste Peninsular” (Xunta de Galicia, 2009, p. 6), é toda unha declaración de intencións da necesidade de vincular a estratexia territorial galega ao Norte de Portugal. Os sucesivos gobernos rexionais galegos, dende o ano 1981 en que Galicia accede á autonomía, sempre entenderon a cooperación con Portugal como un obxectivo estratéxico e irrenunciable. De feito, como vimos de ver, moitas políticas sectoriais (sobre todo a dos transportes aéreos) perden cada vez máis sentido circunscritas só ao ámbito galego o norte portugués.

4.2 Apontamentos de estratexia para a complementariedade na Euro-Região

Da reflexión aquí producida resulta un conxunto de ideas ancoradas en diferentes escalas de análise, podendo desenhar-se solucións de estratexia sob a forma de eixos de desenvolvemento, pólos de dinamización local e/ou regional ou constelacións territoriais.

Embora se tenha abordado no punto 3 deste capítulo, a título exemplificativo, apenas uma parte das dinâmicas euro-regionais passíveis de maior complementariedade na óptica do desígnio da competitividade, certo é que entre as iniciativas individuais e as colectivas, ou até globais, há ainda um longo caminho a percorrer envolvendo as pessoas, as actividades, o ordenamento territorial e as condições de acessibilidade. De facto, como já se disse, a ênfase na abordagem à complementariedade para competir, coloca-se sempre em algum factor de torna es entidades (em nós, eixos e/ou redes) únicas e/ou apetecíveis. Considerando a elevada qualidade

de vários serviços e actividades desenvolvidas neste quadro regional, destacam-se duas acções fundamentais a implementar a curto prazo:

- **Criar níveis institucionais de partilha de interesses e conhecimento** através da promoção de entidades de cooperação territorial aplicando o modelo das AECT (Agrupamentos Europeus de Cooperação Territorial - apoiados pelo Comité das Regiões, perspectivam a cooperação territorial como um instrumento essencial da política de coesão económica, social, cultural e ambiental) existentes. Estes poderiam ser os fóruns de discussão e concertação para a geração de oportunidades e desenvolvimento em diversos níveis de intervenção.
- **Desenvolver plataformas Web conjuntas para a partilha de informação** no âmbito do turismo, emprego, formação e, entre outros, possibilidade de investimento, criando incentivos e oportunidades para a tomada de decisão individual e/ou colectiva no horizonte do espaço alargado da Euro-Região Galiza-Norte de Portugal.

Assim sendo, a osmose de experiências e competências, traduzidas pelo “ser” (identidade e cultura), “saber” (experiência, formação e inovação) e “fazer” (produção e consumo), compõem os ingredientes para as acções de desenvolvimento de um espaço de cooperação, neste caso da Galiza-Norte de Portugal, mais competitivo no quadro internacional.

A esta trilogia conceptual, juntam-se as palavras-chave **pessoas, actividades, ordenamento territorial e acessibilidade** para suportar a formulação de um conjunto de ideias, organizadas em 4 eixos de intervenção, que pretendem sintetizar a visão estratégica dos autores:

- Eixo 1 - Valorização e desenvolvimento do aproveitamento dos recursos humanos;
- Eixo 2 - Reforço da complementaridade entre serviços e actividades económicas;
- Eixo 3 - Valorização do território, da paisagem e da cultura local/regional;
- Eixo 4 - Optimização do sistema de transportes e comunicações.

Eixo 1 - Valorização e desenvolvimento do aproveitamento dos recursos humanos

1.1 Publicitação integrada dos pacotes formativos das instituições de ensino superior da Euro-Região. Seria interessante a criação dun “clubes” de universidades de Euro-rexión, coa fin de dinamizar as accións conxuntas en materia de ensino superior.

1.2 Optimización da gestão de recursos humanos envolvidos em áreas de formação idênticas, pela via do desenvolvimento de parcerias entre as instituições, de que é exemplo o Centro Ibérico de Investigación en Nanomateriais que se vai poñer en funcionamento en Braga.

1.3 Incentivo à mobilidade de estudantes entre as instituições da Euro-Região, nomeadamente, através da oferta de programas que envolvam diversas instituições, eventualmente, com semestres de formação/estágios em diferentes escolas, com programas específicos no âmbito da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal. Um exemplo pioneiro é o Programa de Mestrado em Políticas Comunitárias e Cooperação Territorial que reúne contributos de diversas Escolas/Faculdades da Universidade de Vigo e da Universidade do Minho, e ao qual se poderiam associar outros cursos existentes, como o de Mestrado em Relações Internacionais da Universidade do Porto.

1.4 Aproveitamento do potencial existente em matéria de pólos de I&D através da exploração em rede das capacidades instaladas em diversos domínios, tais como: a robótica e automação (Universidade do Minho e Universidade do Porto), as tecnologias de informação e telecomunicações, as ciências da saúde (existe formação em várias valências na Universidade do Minho, realizada em língua estrangeira, com bom poder de atracção de elementos estrangeiros) ou a biotecnologia e polímeros (investigação de excelência na Universidade do Minho).

1.5 Promoção de acções conjuntas de formação contínua ao longo da vida, com programas de curta duração direccionados a públicos com formação diversa e em diferentes escalões etários, como acontece com as actividades das universidades júnior, sénior, de Verão, de línguas, entre outras.

Eixo 2 - Reforço da complementaridade entre serviços e actividades económicas

2.1 Avaliação da distribuição, competências e funções dos serviços e equipamentos no sentido de otimizar as suas prestações através da especialização vocacional. Este deve ser o caminho para a criação/consolidação de redes complementares com maior potencial de concorrência e competitividade.

2.2 Definição de áreas de trabalho em que, em razão da necessidade de reunir massas críticas, haja que proceder à concentração de recursos em pólos especializados no quadro genérico da Euro-Região.

2.3 Promoção de redes sócio-profissionais de afectação e intercâmbio de recursos, serviços e saberes, através do desenvolvimento de plataformas Web acessíveis a todos os interessados da Euro-Região.

2.4 Criação de AECT (Agrupación Europea de Cooperación Territorial), eventualmente num município raiano, com vista à melhoria das condições e qualidade de diversos serviços, de que é exemplo a criação conjunta do hospital de Cerdanya será a espinha dorsal de uma rede de cuidados de saúde que cubra o território de ambos os lados da fronteira entre Espanha e França.

Do mesmo modo, a gestão conjunta da futura Eurocidade Verín-Chaves permitirá amplificar as potencialidades do termalismo, que se afigura como um dos recursos relevante presente neste quadro territorial. O reforço da cooperação institucional para o estabelecimento de parcerias (públicas e/ou privadas) pode aqui fazer-se também com novos equipamentos e valências de saúde.

Eixo 3 - Valorização do território, da paisagem e da cultura local/regional

3.1 Desenvolvimento de um plano de promoção turística conjunta da Euro-Região, com expressão, entre outros, na criação de um “roteiro do termalismo”, um “roteiro de férias na montanha”, um “roteiro de turismo fluvial” e um “roteiro das cidades históricas do NW peninsular” e um “roteiro dos principais centros religiosos ou de peregrinação”.

3.2 Assume-se igualmente como necessária a existência de um portal cultural conjunto similar ao que começa a ser delineado noutros territórios, tais como o Ave Digital, no Vale do Ave (www.avedigital.pt), tendo como modelo a Euro-Região Pirinéus-Mediterrâneo.

3.3 Operacionalização de plataformas turístico-culturais ligadas às questões do ambiente, da cultura e do lazer-turismo fundamentadas nos recursos patrimoniais e ambientais próprios destes lugares (exemplo dos municípios atravessados pelos rios Lima e Minho e os seus afluentes, Serra de Arga e as praias da costa atlântica). Neste âmbito, os centros históricos de Viana do Castelo, Cerveira e Caminha constituem também um elemento potenciador destas plataformas. Do mesmo modo, o val do Baixo Miño galego - Alto Minho português - é un espazo cun grande atractivo, non só pola importancia do seu patrimonio histórico, senon tamén pola cultura do viño e a súa pegada na paisaxe.

O agrupamento Duero-Douro é outro dos AECT (que integra as cidades de Vila Real, Régua e Lamego) está em vias de ser criado, com uma forte ênfase no desenvolvimento e coesão económica e social assente no património ambiental. A aposta num itinerário conjunto que alia a gastronomia, a tradição rural e o património natural, com possibilidade de visita e intervenção, configura mais uma iniciativa de grande potencial na Euro-Região.

3.4 Desenvolvemento territorial de proximidade: eixos e constelações.

3.4.1 Potenciação do quadrilátero urbano Barcelos-Braga-Guimarães-V. N. de Famalicão e doutras experiencias semellantes (Galicia Central).

O quadrilátero urbano constituído pelos municípios de Braga, Guimarães, V. N. de Famalicão e Barcelos, no âmbito da implementação das Redes Urbanas para a Competitividade e a Inovação, ultimou recentemente um programa estratégico de cooperação, para execução em quatro anos, que candidatou aos Programas Operacionais Regionais, no âmbito do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN 2007-2013). Essa operação em rede é uma oportunidade soberana para coordenar acções, ganhar escala e potenciar iniciativas e eventos que dificilmente são compagináveis com a escala de intervenção de municípios isolados.

Mantenha-se presente a identidade cultural com estas(es) cidades (municípios), a respectiva proximidade física, e potencial humano e patrimonial. As áreas de trabalho que têm vindo a ser promovidas são: “Quadrilátero Digital”; “Regeneração Urbana e Dinâmicas Culturais”; “Mobilidade Intra e Inter-Municipal”; “Cooperação e Qualificação Empresariais” e “Potencial Humano”. Esta solução, pode ser a chave para o desenvolvimento turístico, empresarial e da capacidade tecnológica que os recursos e capacidades instaladas permitem perspectivar (Cadima Ribeiro e Remoaldo, 2008).

En Galicia, os municipios de Lalín, Carballiño, Melide e Monforte de Lemos constituiron en Setembro de 2008 o *lobby* Galicia Central. Esta asociación voluntaria naceu como un xeito de potenciar sinerxias e compartir experiencias de xestión, entre catro municipios con grandes similitudes e problemáticas comúns, situados cada un deles nunha das catro provincias galegas. Constitúe polo tanto un outro exemplo de cooperación entre 4 municipios no seo do Eixo Atlántico.

3.4.2 Desenvolvemento do potencial do eixo Bragança – Vimioso – Miranda do Douro.

O desenvolvemento deste eixo resulta do seu rico património natural, cultural e ambiental, com expressão no Parque Natural de Montesinho e no edificado urbano de Bragança e Miranda do Douro.

3.4.3 Aproveitamento conjunto do Parque Internacional da Peneda Gerês/Xerês

No val do río Lima, a cabalo entre Galicia e Portugal, desenvólvese un espazo de grande valor natural e paisaxístico. Trátase do conxunto conformado polo Parque Nacional do Gerês (Portugal) e polo Parque Natural do Xurés (Galicia).

O primeiro deles, o Parque Nacional do Gerês, é o único espaço natural coa máxima figura de protección que existe en Portugal. Está conformado polos municipios de Melgaço, Arcos de Valdevez, Ponte da Barca, Terras de Bouro e Montalegre. Foi declarado Parque Nacional en 1971, debido ás súas singularidades xeolóxicas, botánicas e paisaxísticas. Hoxendía é un espazo con grande valor ambiental, pero tamén con problemas de sobreexplotación turística, que é preciso controlar. Canto ao Parque Natural do Xurés, en Galicia, sitúase no suroeste da provincia de Ourense, na Baixa Limia, e está integrado polos municipios de Lobios, Entrimo, Muíños, Lobeira, Calvos de Randín e Bande.

3.5 Estabelecimento de uma parceria no domínio do turismo religioso entre Braga e Santiago de Compostela aproveitando a monumentalidade existente e a tradição ao nível de alguns eventos religiosos mais marcantes do calendário religioso das duas cidades. Trata-se de dar continuidade e reforçar algumas iniciativas que já vêm sendo desenvolvidas pelas entidades que gerem os dois centros religiosos, nomeadamente, por parte da TUREL. Isso implicaria a definição de uma agenda religioso-turística comum e a articulação entre os operadores associados à exploração desta actividade turística. Esta parceria debería ir acompañada dunha maior integración do sistema de transportes da Eurorrexión, tal como se apunta a seguir.

Eixo 4 – Optimización do sistema de transportes e comunicacións

4.1 Promoção da integração das redes terrestres.

À luz do que acontece com o planeamento e a política de intervención en RTTE's, a Euro-Região deve desenvolver mecanismos e procedimentos que aseguren a conectividade da rede nos diversos niveis hierárquicos, incentivando a acción no sentido de mitigar as cicatrizes deixadas pola fronteira da Euro-Região. Dito de outra forma, a conectividade, o desenvolvemento e o desempeño dos sistemas de transportes debería avaliar-se e arquitectar-se no âmbito de grupos de reflexión e intervención en diferentes escalas. Dado que as redes europeias de nivel hierárquico superior são já objecto de traballo e intervención internacional, destaca-se aquí a pertinencia desta proposta no âmbito da malha mais fina, tutelada polos municipios da raia.

4.2 Consolidación da intermodalidade.

A lógica de raciocínio da integración aplica-se tamén a outros sub-sistemas de transporte, por exemplo o aéreo e o marítimo e/ou fluvial. A proliferación de redes e equipamentos não significa necesariamente aumento de qualidade do serviço. Pelo contrário, a ausência de partilha de intereses pode traducir-se em procesos de concorrência sem ganho de competitividade.

A presença de uma frente marítima com portos de razoável dimensão, aliada à rede de aeroportos e sub-sistemas rodoviários, poderá constituir um espaço interessante para explorar a possibilidade de promover soluções multimodais com diversos fins – expedição de mercadorias, viagens, turismo, entre outros.

4.3 Qualificação da mobilidade urbana.

Parece fundamental constituir-se, também, um comité de mobilidade urbana euro-regional. De facto, se se admitir que os problemas de mobilidade das cidades têm origem nos espaços envolventes, então terá de ocorrer uma monitorização sobre a dinâmica dos usos do solo e a evolução das redes, no sentido de promover soluções que reduzam a pressão excessiva dos espaços de circulação nas cidades.

Mantendo uma visão integrada do sistema de transportes na Euro-Região, seria de igual modo interessante promover a divulgação da informação sobre as condições de acessibilidade e mobilidade nas cidades, eventualmente através da construção de um espaço comum interactivo na Internet com ligação a plataformas de turismo, ensino, saúde, entre outras, que forneça informação sobre as redes de transportes disponíveis.

4.4 Promoção do acesso a bens, serviços e equipamentos.

Uma rede que sirva o desígnio da competitividade tem de passar pela integração/partilha de interesses baseada em soluções de intermodalidade e operabilidade que respondam às necessidades de desenvolvimento dos territórios – populações, suas actividades e ambiente. Nesse sentido, a constituição de um grupo de monitorização das condições de acessibilidade, quer a partir dos sistemas de transportes, quer das telecomunicações, poderia constituir uma boa medida de promoção da equidade tendo em vista o desenvolvimento económico e social.

4.5 Desenvolvimento de plataformas multimodais de transportes.

O funcionamento do sistema de transportes deve ancorar-se em plataformas que permitam efectuar, não só a transferência modal em boas condições de conforto, mas também a geração de valor acrescentado sobre produtos ou ainda aumentar a eficiência e eficácia no processo de distribuição de mercadorias.

Nesse sentido, as plataformas logísticas existentes devem constituir a alavanca para avaliação de uma rede estruturada, para o conjunto da Euro-Região, em função das características dos territórios em que se inserem – a proximidade de equipamentos de transporte rodoviário, aéreo e marítimo, pode ancorar o estabelecimento de uma plataforma logística que incorpore/induz a novas lógicas de reordenamento territorial.

4.6 Consolidação da multimodalidade baseada em pólos de articulação local.

O percurso histórico e/ou o posicionamento estratégico dos territórios face aos factores de desenvolvimento regional e internacional deve assumir-se como factor crucial para a localização de rótulas de funcionamento do sistema de transportes. De facto, além dos complexos aeroportuários ou outros equipamentos de transportes, configuram-se novos pólos que poderão desencadear o desenvolvimento de plataformas logísticas - caso de Valença-Tui, com boa tradição de cooperação a nível das autoridades locais, uma vez ligada à linha de altas-prestações Porto-Vigo, planeado, que pode também potenciá-la em termos económicos. De igual modo, a Plataforma logística galega de Salvaterra de Miño/As Neves (frente a Monção, no lado português), encontra-se em fase de criação e pressupõe a evolução do conceito simples de um porto seco de apoio ao porto de Vigo para uma plataforma logística do noroeste peninsular capaz de servir o tecido empresarial de toda a Euro-Região. Esta Plataforma ficará localizada junto à raia, a 15 minutos da Autovia das Rias Baixas, a 20 minutos do porto de Vigo e a menos de uma hora do aeroporto internacional Francisco Sá Carneiro (no Porto), encerrando uma área de 400 hectares e com um investimento global de 120 mil milhões de euros. Tratando-se de um projecto de relevância transnacional, entidades públicas e operadores privados do Norte de Portugal devem encará-la como uma boa oportunidade de acesso a apoios comunitários.

BIBLIOGRAFIA

- Cadima Ribeiro, J. et al. (2008), *Efeitos Económicos da melhoria da ligação ferroviária Porto-Vigo na EuroRegião Norte de Portugal-Galiza*, Relatório final, Braga e Porto, NIPE e FEP.
- Cadima Ribeiro, J.; Remoaldo, P.C. (2008), *Património cultural e estratégia de desenvolvimento turístico da cidade de Guimarães*, Actas do II Congresso Internacional "Casa Nobre: Património para o Futuro", 14 e 15 de Nov., Casa das Artes de Arcos de Valdevez, 27 p. (no prelo).
- Cadima Ribeiro, J.; Remoaldo, P.C. (2009), "Tourism development policies of a U.N.E.S.C.O world heritage city: the case of Guimarães", *Advances in Tourism Economics 2009: Conference Proceedings*, Universidade Lusíada, 22 e 23 de Abril de 2009, Lisboa, 27 p..
- Câmara Municipal de Chaves (2008), *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Município de Chaves - Chaves 2015* (disponível em www.cm-chaves.pt, acesso Maio 2009).

- Centro de Supercomputación de Galicia (2009), *Servidor de mapas de Galicia* (disponível em <http://www.cesga.es/content/view/498/47/lang,es/>, acceso Febreiro 2009).
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (2005), *Norte 2015: competitividade e desenvolvimento – uma visão estratégica* (disponível em www.ccr-norte.pt/regnorte/norte2015.php, acesso Maio 2009).
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (2007), *Proposta de Programa Operacional Regional do Norte 2007-2013 [FEDER]* (disponível em www.qren.pt, acesso Maio 2009).
- Comunidade de Trabalho Galicia-Norte de Portugal (2009), *Plan Estratégico de Cooperación Galicia-Norte de Portugal* (disponível em <http://www.galicia-nortept.org/euroregion.asp>, acesso Febreiro 2009).
- Comunidade de Trabalho Galicia-Norte de Portugal (2009), *Programa operativo de cooperación transfronteriza España-Portugal 2007- 2013* (disponível em <http://www.galicia-nortept.org/euroregion.asp>, acesso Febreiro 2009).
- Consortio de la Zona Franca de Vigo (2009), *Directorio Ardán 20.000 empresas gallegas* (disponible em <http://www.ardan.es>, acceso Febreiro 2009).
- Direcção Regional do Norte. I.N.E. (2004), *Retrato da Área Metropolitana do Porto, Porto*.
- Direcção-Geral da Saúde (2008), *Centros de Saúde e Hospitais. Recursos e produção do SNS*, Lisboa.
- Direcção-Geral da Saúde (2008), *Elementos estatísticos Saúde/2006*, Lisboa.
- Domínguez, L.; Pardellas, X. (2007), *Sete Ideias para Sete anos decisivos. Agenda estratégica do Eixo Atlântico*, Biblioteca dos Estudos Estratégicos, Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, Porto.
- Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular (2007), *Vigo, Atlas básico do Eixo Atlântico*.
- Fonseca, P. (2002), Índices de Desenvolvimento Concelhio, *Revista de Estatística*, vol. 2, 34 p.
- Instituto Nacional de Estatística (2003), *Carta de Equipamentos e Serviços de apoio à População da Região Norte 2002*, Tema A – Estatísticas Gerais, Lisboa.
- Instituto Nacional de Estatística (2005), *Retrato territorial de Portugal 2004*, Tema A – Estatísticas Multitemáticas, Lisboa.

- Instituto Nacional de Estatística (2007), *Estudo do poder de compra concelhio 2005*, Tema B – População e Sociedade, nº VII, Lisboa.
- Instituto Nacional de Estatística (2007), *Retrato Territorial de Portugal 2005*, Tema A – Estatísticas Multitemáticas, Lisboa.
- Instituto Nacional de Estatística (2008), *Anuário Estatístico da Região Norte 2007*, Lisboa.
- Instituto Nacional de Estatística (2008), *Estimativas da População Residente de 2007*, Lisboa.
- Instituto Nacional de Estatística (2008), *La Península Ibérica en cifras. A Península Ibérica em números*, Lisboa, Madrid.
- Marques, T. (2004), *Portugal na transição do século. Retratos e dinâmicas territoriais*, Porto, Edições Afrontamento.
- Ministério da Economia e da Inovação (2007), *Plano Estratégico Nacional do Turismo. Para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal*, Lisboa.
- Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional (2007), *Quadro de Referência Estratégico Nacional – Portugal 2007-2013*, Lisboa.
- Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social. Gabinete de Estratégia e Planeamento (2007), *Carta Social – Rede de Serviços e Equipamentos, Relatório 2006*, Lisboa.
- Pacheco, E.P. (2001), *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, Tese de Doutoramento, Porto, FLUP.
- Pazos Otón, M. (2003), *Movilidad de la población en la Galicia Occidental: el Eje Urbano Atlántico gallego*, Tese de Doutoramento em CD-ROM, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela.
- Pereira, A. (2002), Principais tendências demográficas na Região Norte do período intercensitário (1991-2001), *Estatísticas & Estudos Regionais*, Porto, I.N.E., pp. 7-29.
- Portas, N. et al. (2003), *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

- Proyecto CONSOLIDA (2009), Cooperación Transfronteriza para la consolidación de empresas en Galicia y Norte de Portugal (disponible em <http://www.consolida.info>, acceso Febreiro 2009).
- Rodríguez González, R. (coord.) (2004), *Os Concellos galegos para o século XXI*, pp. 101-160, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago, IDEGA.
- Souto González, X.M. (2005) (coord), *Segundos Estudos Estratéxicos do Eixo Atlántico*, Libro Primeiro, Vigo, Eixo Atlántico.
- União Europeia. Comité das Regiões (2009), *Agrupamento Europeu de Cooperaçãõ Territorial (AECT). Ponto da situação e Estratégia política e acções de apoio*, Bruxelas.
- Xunta de Galicia (2008), *Galicia en cifras 2007*, Santiago de Compostela, Consellería de Economía e Facenda e Instituto Galego de Estatística.
- Xunta de Galicia (2008), *Galicia en cifras 2007. Anexo: Datos municipais*, Santiago de Compostela, Consellería de Economía e Facenda e Instituto Galego de Estatística.
- Xunta de Galicia (2009), Páxina web da Consellería de Sanidade (disponível em <http://www.xunta.es>, acceso Febreiro 2009).
- Xunta de Galicia (2009), *Memoria das Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia*, Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes (disponível em <http://www.xunta.es>, acceso Febreiro 2009).
- Xunta de Galicia (2009), *Fichas comarcais de todos os concellos de Galicia*, Instituto Galego de Estatística (disponível em <http://www.ige.eu>, acceso Febreiro 2009).
- Xunta de Galicia (2009), *Fichas municipais de todos os concellos de Galicia*, Instituto Galego de Estatística (disponível em <http://www.ige.eu>, acceso Febreiro 2009).
- Xunta de Galicia (2009), *Guía da Comunicación*, Santiago de Compostela, Presidencia.
- Xunta de Galicia (2009), *Infraestructura de Datos Espaciais de Galicia SITGA-IDEGA* (disponível em <http://sitga.xunta.es/sitga/>, acceso Febreiro 2009).

CAPÍTULO 3

REDES DE COOPERACIÓN EN LAS CIUDADES MEDIAS DEL EIXO ATLÁNTICO: GALICIA CENTRAL Y DOURO ALLIANCE

Enrique José Varela Álvarez y Luis Ramos

1. INTRODUCCIÓN

Las redes de instituciones y de políticas públicas resultan la fórmula más innovadora, creativa y efectiva de relación entre actores públicos y privados de nuestro tiempo, aunque no están exentas de críticas por parte de aquellos que las consideran una huida “hacia adelante” en el régimen local, una falsa salida a la complejidad del marco jurídico e institucional de los municipios¹.

La importancia de las redes es aún más destacada en el contexto de la Unión Europea, como sistema de organizaciones en red (gobernanza multinivel)², que anima a los Estados miembros y a todo su entramado intergubernamental y multinivel a trabajar de un modo integrado y sobrepuesto, a cooperar, incluso para competir, abandonando las perspectivas normativas y jerárquicas propias de tiempos pasados.

En la Euroregión Galicia-Norte de Portugal se están produciendo numerosos ejemplos de trabajo en red a través de estructuras de cooperación, bien es cierto que algunos con más éxito que otros (Domínguez, 2008 a) y b), siempre en el marco de los sucesivos períodos de programación comunitaria (Rio, Rojo, Sa y Varela, 2006). No hay más que ver la evaluación que se realiza desde las Autoridades de Gestión

1. En relación con este planteamiento “antiredes”, algunos autores como Parada (2007: 47-49) insisten sobre el siguiente argumento: “Los redactores del Libro Blanco del Régimen Local y del Anteproyecto de Ley del Gobierno Local, parapetados en las tesis de la soberanía municipal que lo equiparan ¡nada menos! que al principio de la división de poderes para la viabilidad del sistema democrático, han sido impermeables a esas tercas realidades sociológicas sobre el modo de vida del ciudadano moderno y hacen abstracción de la ineficiencia, abrumadores costes y corrupción de nuestros municipios para ofrecernos más de lo mismo. Unos textos reconocen y aceptan complacidos la impotencia del Estado y la nula voluntad de las comunidades autónomas para corregir el escandaloso minifundismo local y que, por todo remedio, prometen potenciar el asociacionismo municipal, la eterna cantinela: el estímulo de la intermunicipalidad: la creación de <<mancomunidades>>, comarcas, comunidades de municipios y otras entidades locales basadas en la libertad y voluntad asociativa de los municipios y en el establecimiento de medidas de fomento por parte del Estado y de las CCAA>>”.

2. No sólo para el conjunto de las instituciones comunitarias, como se ha recogido en textos sucesivos sobre la gobernanza multinivel en la Unión Europea (por ejemplo el inicial del 2001, o los de seguimiento de 2004); también en los ámbitos más específicos de los niveles regionales y locales europeos, a través de posiciones como la reciente del Comité de las Regiones (Dictamen de Iniciativa del Comité de las Regiones (2009), “Libro Blanco del Comité de las Regiones sobre la gobernanza multinivel”, CDR 89/2009 fin EN/FR-TRADEXT/EGR/cf/sz pp. 1-42).

de España y Portugal para el período 2000-2006 y las líneas de la programación vigentes para el 2007-2013, donde las actuaciones en materias de redes institucionales (refuerzo institucional), de capital social, de gobernanza son más que notables, generadoras, en todo caso, de buenas prácticas.

En la misma línea, y dentro de los respectivos contextos estatales, los actores locales muestran un creciente interés por agruparse para la prestación de servicios, pero bajo fórmulas más allá de las reglamentarias supralocales (p. ej. mancomunidades, consorcios en España³, o comunidades urbanas en Portugal). Hablamos de mecanismos más ágiles de asociacionismo local de carácter horizontal, dotados de fuerte impulso político y con vocación de resolución de problemas y no de ejecución de competencias y servicios locales; son estos mecanismos intergubernamentales que dan lugar a redes de políticas, con un alto componente institucional y "alegal", más intermunicipales, y también más focalizadas en cooperación con las organizaciones privadas de su interés, todas ellas destinadas a dar solución a los problemas públicos.

Este es el caso de los dos ejemplos propuestos para el análisis en el presente capítulo: por un lado, y por parte gallega⁴, la Asociación de Voluntaria de municipios "Galicia Central" (González Mariñas, 2009: 175-214), de la que forman parte los concellos de Melide (A Coruña), O Carballiño (Ourense), Lalín (Pontevedra) y Monforte de Lemos (Lugo) (Fernández, Ramos y Varela, 2009); por otro, y del lado portugués, la asociación de municipios "Douro Alliance", compuesta por los concelhos de Vila Real, Peso da Régua y Lamego (Fernández y Ramos, 2009: 143-173).

La dinámica institucional de las redes y su posterior desarrollo operativo y práctico, requiere de una lectura en clave teórica que parte de las políticas públicas en el ámbito local (Brugué y Gomà, 1998: 25-35; Canales, 1999: 359-386; Márquez, 2006: 5-61) y que se amplía con el enfoque de las relaciones intergubernamentales (Wright, 1997) y de las redes (Chaqués, (2004: 1-35); lo que en último caso, nos permitirá mostrar las fortalezas y debilidades de un enfoque que puede aportar instrumental para la gestión de este tipo de políticas públicas locales en entorno complejos y globales (Brugué, Gomà y Subirats, 2002: 405-415).

3. Con relativos índices de desarrollo, dependiendo de las Comunidades Autónomas, pero sobre las cuales no tenemos estudios de impacto, calidad o eficiencia.

4. Fenómenos relativamente novedosos en el panorama institucional local gallego que ha sido abordado en un estudio reciente por parte de Varela (2009: 1-27), y que está siendo desarrollado en clave de análisis estratégico desde el Servicio de Estudios del Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, bajo el formato de las denominadas Agendas Estratégicas.

Es evidente que las redes no concluyen, ni se inician, en las políticas públicas, existiendo otros modelos de cooperación local articulados en torno a los territorios (comunidades de políticas o *issue networks*). También parece claro que existen elementos de las redes que son difíciles de analizar (contactos entre políticos y técnicos locales para el sostenimiento de las mismas), pero que sin embargo son claves para su funcionamiento y desarrollo.

Es por ello, por lo que se ha concebido el presente apartado como un estudio de caso (Coller, 2000) dentro del marco comparado (Sartori, 1984: 261-318) eurorregional en el que se mueven estas realidades territoriales locales específicas en Galicia y el Norte de Portugal: Galicia Central y Douro Alliance.

El objetivo principal se articula en torno a la descripción clara de estos dos tipos de redes de cooperación de ámbito horizontal, una en Galicia y otra en Portugal, de forma que nos permitan comprender la realidad de los mecanismos de relaciones intergubernamentales locales a uno y otro lado de la frontera; así como las dificultades para cooperar, y la necesidad de reorientar esta cooperación entre concellos gallegos y portugueses, incluso en forma de redes de cooperación transfronterizas (eurorregionales), con el fin de poder competir con políticas públicas que sobrepasan los límites territoriales municipales y que sitúan la acción de gobierno, en escenarios más internacionales (Varela, 2008: 123-153; Knip, 2009: 1-30).

La gobernanza (Vallés, 2006: 425-437) está siempre presente en estos marcos analíticos, aunque en esta ocasión hablaremos de la gobernanza multinivel, ya que "...desde la perspectiva de la proximidad- aparece como un sistema en el que los gobiernos locales comparten con el resto de niveles, en lugar de monopolizar, definiciones de problemas y de políticas sobre agendas temáticas amplias. Estaríamos pues ante un patrón de confluencias interdependientes. *El fortalecimiento del polo de proximidad se expresaría en la capacidad de los gobiernos locales de liderar, de dotar de orientación estratégica, a estas convergencias entre niveles* [la cursiva es de los autores]" (Blanco y Gomá, 2002: 26).

Entendemos que es esta la forma más completa de fusionar el estudio de los territorios, redes y gobierno que ocupa la investigación del Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, asociada, en todo caso, al gobierno en red o *network governance* (Brugué, Gomá y Subirats, 2002: 405-415), y con él a la gran cantidad de relaciones que establecen los gobiernos locales para el cumplimiento de sus fines (competencias, servicios, políticas públicas en definitiva), aunque bajo una nueva óptica que sitúe el eje no en las competencias sino en "la política que se pretende impulsar y los objetivos que esta persigue. Alrededor de esta política, los diferentes actores y las diversas instancias gubernamentales comparten responsabilidades y funciones. El

gobierno multinivel, por lo tanto, no supone un proceso de descentralización de las competencias, sino de concurrencia de estas [...] ya no se trata de competir para que se nos asigne determinada responsabilidad, sino de compartirla y de colaborar en la consecución de determinados objetivos” (Brugué, Gomá y Subirats, 2002: 411).

Por este motivo es tan importante el análisis de las redes que proponemos, porque sin él será difícil desarrollar un esquema ordenado, estratégico, desde el cual los gobiernos locales gallegos puedan ser competitivos en sí mismos (entre los miembros de la red) y en colaboración con otras redes ajenas a las primeras. Sin él se incurriría en incongruencias dentro y fuera de las redes, disfunciones en los roles que cada concello juega en cada una de ellas, solapamientos en los objetivos, competencias entre políticos y técnicos por liderar unas u otras, deslealtades institucionales para con la misma red...

Teniendo en cuenta el objetivo señalado con anterioridad y la necesidad de describir la complejidad de las redes, se plantean las siguientes actuaciones para el capítulo.

En primer lugar la exposición sintética del marco teórico de las redes y los tipos de relaciones intergubernamentales que entre ellas tienen lugar, con la intención de plantear el “nuevo” paradigma de la cooperación territorial. No hay que perder de vista el entorno en el cual tienen lugar esta cooperación local y transfronteriza, tampoco el papel que algunos de los actores de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal juegan en él. Porque sin considerar lo anterior, el escenario europeo, el entorno peninsular, no es posible entender cómo surgen, porqué son interesantes para la cooperación en Europa estos dos casos de redes locales estudiados; no sólo eso, sino por qué son importantes para definir un nuevo modelo de cohesión, en definitiva, un nuevo modelo de construcción europea para las próximas décadas.

2. RELACIONES INTERGUBERNAMENTALES Y REDES COMO NUEVO PARADIGMA DE COOPERACIÓN

2.1. Relaciones intergubernamentales y redes

Como ya fue dicho, el marco teórico desde el cual se contempla el fenómeno de las redes son las políticas públicas (Tamayo, 1997: 281, citado en Varela, 2003: 21-26), entendidas como “el conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios”. Si seguimos el planteamiento anterior podemos comprender cómo las apuestas por la creación de redes locales parten de una decisión que, como veremos, en el caso de los gobiernos locales

en Galicia es municipal, mientras que en el caso portugués es mixta, formando parte de ella el Gobierno Central y los municipios interesados.

De esta forma, podemos entender la creación de redes como una decisión de un gobierno local, una política pública que implica el desarrollo de una idea en torno a una serie de problemas (falta de posicionamiento internacional de los municipios, acceso a fondos, alianzas con otros que realizan buenas prácticas...). Es esta una política que nada tiene que ver con las tradicionales del Estado del Bienestar, vinculadas a la satisfacción de necesidades en el ámbito educativo, sanitario o de pensiones, en las que, por otro lado, los gobiernos locales tienen un margen de maniobra competencial limitado o casi nulo.

En esta misma línea, debemos entender las políticas públicas de creación de redes locales horizontales (asociacionismo voluntario), como una nueva dimensión de intervención pública por parte de los Ayuntamientos y las Câmaras Municipales. Dimensión, ciertamente necesaria en virtud de los nuevos retos que deben asumir los gobiernos locales en su papel cotidiano de resolución de los problemas públicos; en palabras de Brugué y Gomà (1998: 32) "... nuevos roles de política pública más sustantivos y estratégicos, c) nuevos estilos de gobierno local relacional, con confluencias intergubernamentales y ciudadanas que quiebran las pautas tradicionales de división central/local y público/privada del trabajo político".

Pero hay que decir que el proceso de elaboración de las políticas públicas es complejo. En él intervienen elementos de formulación de los problemas que implican (o deberían hacerlo) a la ciudadanía organizada, que cuentan (tendría que ser así) con el consenso de sectores empresariales y sindicales, que contemplan (es cada vez más imperioso) la participación de las Universidades en la generación de conocimiento y la transferibilidad al entorno local que le es propio. Y además los problemas deben ser organizados para poder realizar la mejor de las propuestas de intervención público-privada posible, donde el diseño de la política facilite los complicados procesos de implementación.

Y todo ello no sólo no es fácil, sino que, a veces, es imposible. Formulación, diseño e implementación de las políticas públicas de redes locales forman un conjunto de difícil gestión, especialmente cuando llegamos al último nivel operativo: la implantación de las decisiones públicas. Es en esta fase, en la cual los enfoques de las relaciones intergubernamentales y de las redes nos ayudan a entender las zonas grises que la formulación y el diseño de una red han planteado; consiguiendo respuestas a preguntas tales como ¿por qué sus objetivos no son compartidos por todos los socios de la red?, ¿por qué los empleados públicos no se implican en la gestión de la red? ¿por qué nuestra red no es conocida por la ciudadanía?...

De forma consciente, hemos escogido la perspectiva de las relaciones intergubernamentales⁵ (en adelante RIGS) como eje a través del cual podemos instrumentalizar la metáfora de las redes en los gobiernos y administraciones locales de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal. Porque las redes reflejan el gobierno de la complejidad (Brugué, Gomá y Subirats, 2002: 415) en el cual los municipios deben hacer valer sus esfuerzos por participar, por cooperar, por competir y por gestionar aquella parte que mejor saben, que mayor rendimiento les aporta a sus vecinos y a los de su entorno más inmediato, y, porqué no, a todos aquellos otros concellos que colaboran con ellos para poder llevar el desarrollo de las políticas públicas a un mayor nivel de compromiso por parte del resto de actores multinivel (autonómicos, estatales y comunitarios).

Las RIGS⁶ se incorporaron al acervo del análisis entre niveles de gobierno en España (Agranoff, 1993: 87-105), desde la tradición federalista norteamericana (Olmeda, 1999: 185-215), con la particularidad de que trasciende el análisis jurídico (constitucional y administrativo continental)⁷. Porque bajo el marco de las RIGS encontramos un nuevo modelo de análisis de la realidad político-administrativa más *alegal* (no específicamente jurídico; Agranoff, 1997: 125-170), además de multitud de puntos de contacto con la Ciencia Política y la Ciencia de la Administración (poder compartido de forma multiorganizativa, entre las diversas instituciones de un Estado unitario o compuesto), y con las Políticas Públicas (a través de los actores que integran la *policy network*; públicos de todos los niveles territoriales de actuación, privados y organizaciones no gubernamentales; Morata, 1991: 153-166)

En España⁸ el estudio de las RIGS ha tenido una amplia difusión, sobre todo a lo largo de la década pasada y principios de la actual. Destacan, además de los ya mencionados de Morata (1991: 153-166), Agranoff (1993: 87-105), y Olmeda y Parrado (2000: 427-471); estudios de RIGS aplicados a diversos ámbitos

5. Y lo hemos hecho a sabiendas de la controversia que la definición de las RIGS ha tenido y tiene en la literatura sobre las organizaciones públicas, en mayor medida en España que en Portugal.

6. El texto que mejor y más profundamente explica la dimensión teórica de las RIGS sigue siendo el de Deil S. Wright (disponible en castellano desde 1997), aunque su aplicación al entorno federal americano produce cierta confusión en el análisis de la realidad político-administrativa europea continental.

7. Aunque lógicamente como una adaptación de los enfoques neofederalistas norteamericanos a la realidad territorial y político-administrativa europea (tanto anglosajona como continental). El planteamiento de partida es destacado por Agranoff (1997: 126) cuando dice que "... la práctica de las RIG prevalece en casi todos los sistemas, incluso en los llamados sistemas unitarios. La experiencia, como sostiene Vincent Ostrom (1985), muestra que ninguna democracia reserva todas las prerrogativas de gobierno a una sola entidad. Los procesos de gobierno se realizan mediante múltiples estructuras de decisión, lo cual implica configuraciones multiorganizativas".

8. En Portugal no, ¿quizás por que su academia politológica y administrativista entiende que un enfoque federalista de este tipo, es poco adaptable a la realidad de un estado centralista como el luso?

territoriales de investigación como es el caso de la Unión Europea (Crespo, 2001: 107-134; Morata, 2004), el Estado Autonómico (Bañón, 1993: 137-153; Bañón y Agranoff, 1998; Mondragón, 2001: 319-335; López, 2006), los Gobiernos Locales (Carrillo, 1991: 167-178; Canales y Pérez, 2002: 90-108), e incluso los estudios comparados (López, 2002).

Ocurre que las RIGS, además de ofrecer esta posibilidad de análisis entre niveles de gobierno, contempla entre sus capacidades analíticas la posibilidad de profundizar en el estudio de las relaciones entre las personas que trabajan e interaccionan con estas instituciones u organizaciones. Esto implica una visión más humana y personal de la gestión pública, de ahí nuestro interés en la perspectiva, ya que como enfoque de análisis pone de relieve los contactos técnicos y políticos producidos entre los diversos niveles de gobierno y administración. Estas relaciones supondrían, según la definición de Anderson (1960, citado por Agranoff, 1997: 127): “un importante contingente de actividades o interacciones que tienen lugar entre unidades de gobierno de todo tipo y nivel territorial de actuación”. A las RIGS se suma otro nivel de análisis denominado la Gestión Intergubernamental (en adelante, GIG), definida por Agranoff (1997: 145), como “las transacciones diarias o relaciones informales entre los elementos gubernamentales componentes de un sistema político-administrativo”⁹.

Somos de la opinión de que en España, el análisis de RIGS ha sufrido un cierto parón como modelo de estudio intergubernamental, en parte porque se ha empleado únicamente como un nivel de análisis complementario al interadministrativo (claramente normativo), que se ha deseado incorporar a la dimensión política; en parte por sus “excesos tecnocráticos”¹⁰. De esta forma se han abandonado las posibilidades (quizás porque no contemplaban como prioridad esta dimensión del objeto de estudio) de análisis del “interior de las organizaciones” (personas) que cooperan, que colaboran (a veces compiten), que participan conjuntamente en proyectos intergubernamentales, incluso multinivel, incluso transfronterizos.

9. O lo que es lo mismo, la perspectiva de la GIG, de gran desarrollo en Estados Unidos (Longo e Ysa, 2007), enraizada en la tradición de la teoría de la Organización (Wiewel y Hunter, 1996: 533-551; Agranoff, 2003; Agranoff y McGuire, 2001: 295-326; Agranoff y McGuire, 2003a 1401-1422; Agranoff y McGuire, 2003b).

10. Esto ha motivado ciertas confusiones que han derivado en crítica hacia la perspectiva de las RIGS, por parte de todos aquellos investigadores que han considerado más completo el análisis de relaciones entre niveles de gobierno bien en clave europea a través del enfoque multinivel (gobernanza multinivel; Morata, 2004), bien en clave de actores desde la perspectiva de las redes (como alternativa al excesivo cariz tecnocrático de las RIGS; Gallego y Subirats, 2002: 440-443), bien en clave de gestión pública (en virtud de su sesgo intraorganizativo; Marano y Florestano, 1999).

En todo caso, estos supuestos “excesos tecnocráticos” e intraorganizativos de las RIGS, han dejado el camino allanado para que los seguidores del análisis de políticas, concretamente de las *policy networks*, pudieran reforzar sus estudios sobre políticas y actores desde la perspectiva de las redes.

Llegamos así al establecimiento de una red de políticas públicas (*policy networks*), definida como (Chaqués, 2004: 36) “un conjunto de relaciones estables entre actores públicos y privados que interactúan a través de una estructura no jerárquica e interdependiente, para alcanzar objetivos comunes respecto a la política. La interdependencia es el concepto básico con el que se expresa la necesidad de mantener relaciones estables entre actores diversos –miembros del gobierno, funcionarios, otras élites políticas, grupos de interés, medios de comunicación o grupos de expertos- con el fin de conseguir objetivos políticos. Esta comunidad de actores se convierte en un foro especializado donde se intercambian recursos e información, se elaboran y discuten propuestas, se negocian transacciones y se acaban perfilando las políticas. La utilización del concepto redes de políticas hace referencia a una estructura, a una forma de llevar a cabo las políticas públicas en las democracias avanzadas”.

Las redes de políticas se conformarán así como otro paradigma emergente que alumbrará una gran parte del camino del análisis de las políticas públicas¹¹ locales, especialmente en lo que se refiere a la implementación de las políticas.

Pero no todas las redes son de políticas¹², por ende menos relevantes para nuestro objeto de estudio. Existen otras, de gran interés para nuestro estudio, que se asimilan a las RIGS y están vinculadas a las redes territoriales de gobierno y administración (Brugué, Gomá y Subirats, 2002: 405-415); contemplándose diversos tipos de redes de políticas y territoriales, cada una de ellas con sus características

11. “Este libro se centra en el análisis de una de estas aproximaciones –el análisis de redes- que realiza una de las aportaciones más interesantes al estudio de las políticas públicas en las últimas décadas. Surge en los años ochenta como un marco analítico nuevo con el objetivo de superar las limitaciones de las teorías centradas en la sociedad. Representa la unión entre perspectivas distintas que rompe con una forma de entender las políticas públicas en términos excluyentes de intereses o instituciones como factores explicativos en el análisis. Bajo esta perspectiva, las políticas públicas son entendidas como un proceso de intercambio y negociación entre actores públicos y privados que interactúan entre sí con el fin de intercambiar recursos e información en un marco institucional concreto. Las políticas se analizan a partir de esa idea de interacción entre lo público y lo privado, enfatizando la necesidad de cooperación entre Estado y grupos sociales para la dirección y gestión de los asuntos públicos en las sociedades avanzadas”; Chaqués, 2004: 33, 34.

12. No se contemplan en este estudio, por ejemplo, las redes sociales, que implicarían un tipo diferenciado de estructuras, donde se “... enfatiza el carácter estructural de la relación de poder entre Estado y grupos sociales”; Chaqués (2004: 78-86), siguiendo a Atkinson y Coleman (1989).

diferenciadoras, que nos son de gran ayuda para el análisis del asociacionismo local voluntario, conformador de estas redes locales horizontales:

- Redes de implementación – Suponen la ejecución a través de modelos ideales de los contactos entre actores (Carlsson, 1996: 539)¹³ dentro de las *policy networks*. Chaqués (2004: 78-86; siguiendo a Rhodes y Marsh, 1992), cita, entre otros, el análisis de las comunidades de políticas y *redes en torno a problemas* o *issue networks*. Coincidimos con Chaqués (2004: 90), sobre los límites de estos modelos o tipos ideales, ya que dejan de lado un aspecto que resulta clave para el desarrollo de las políticas públicas de redes, como son "... las relaciones interpersonales, las pautas de negociación entre actores"; como vimos, aspecto abordado a través del enfoque de la GIG. Y es que "Las estructuras importan, pero son los agentes los que las interpretan y toman decisiones en un marco de restricciones y oportunidades definido. El proceso de elaboración de políticas públicas no está definido, únicamente por las características estructurales de la red, sino también por la forma en que cada uno de los actores interpretan esa estructura (Marsh y Smith, 2000). Los actores perciben los límites y oportunidades para llevar a cabo sus objetivos, y participan en el proceso teniendo en cuenta sus intereses, capacidades y recursos disponibles" (Chaqués, 2004: 91).
- Redes territoriales – Aplicadas al caso local, Blanco y Gomà (2002: 26-29) establecen dos dimensiones: a) redes participativas horizontales: a la que se incorporan múltiples actores sociales, empresariales... de ámbito local; b) redes multinivel (*governance* multinivel)¹⁴: relacionadas con espacios concretos, de políticas públicas, donde confluyen varios niveles territoriales de gobierno. En ambos casos creemos que se está haciendo referencia al paradigma de las RIGS y al de gobernanza multinivel, ya que a través de ellos se representan los contactos entre niveles de gobierno, tanto dentro de un Estado (en este caso, en clave local), como entre ellos, en el marco estable de la Unión Europea (Eurorregiones, AECTs, redes conformadas por las mismas instituciones como el Comité de las Regiones, redes locales sectoriales o territoriales de carácter transfronterizo, transnacional e interregional...).

13. Recuperamos aquí el interés por los individuos que forman parte de las instituciones, de las redes, que activan los contactos en forma de interacciones (llamadas, envíos de correo electrónico, participación en foros de expertos, en proyectos compartidos en el pasado...); porque los individuos, los electos y técnicos locales son portadores de normas, valores, reglas, recursos y experiencias previas (positivas y negativas), que acaban determinando las estructuras propias formales.

14. Hay que tener clara la distinción entre el *multilevel governance* (Marks y Hooghe, 2001) o gobernanza multinivel (Morata, 2004), y nos remitimos a la definición de *governance multinivel* aportada por Blanco y Gomà en líneas anteriores, donde se refuerza el carácter de la cooperación intergubernamental, de la gestión de las "confluencias interdependientes".

A través de estas dimensiones de las redes locales, aparecen claramente integrados los aspectos de las RIGS, de la GIG¹⁵, incluso de las redes de políticas, para acabar definiendo un espacio común de redes de *governance* (Blanco y Gomà, 2002: 21) o gobernanza (Vallés, 2006: 425-437; Subirats y Tomàs, 2006: 89-128) o de gobernanza local (Zafra, 2004: 135-148; Calderó y Zafra, 2005: 95-100; Pascual, 2006: 18-38)¹⁶.

De esta forma, cada una de estas perspectivas complementarias tendría una serie de papeles relevantes en la definición de la gobernanza local, resumidas en dos aproximaciones:

- Externa o de contexto: que subraya las relaciones entre diferentes niveles territoriales de gobierno y administración, donde:
 - El enfoque de las RIGS, enmarcaría los contactos entre niveles de gobierno en marcos federales (o casi federales para el caso autonómico español).
 - El enfoque de gobernanza multinivel (o *multilevel governance*), otorgaría una dimensión europea a estos niveles de contacto múltiples entre Estados miembro en la UE.
 - El enfoque de las redes territoriales, que en el ámbito local, persigue analizar las relaciones entre actores sociales, empresariales e institucionales de forma horizontal, y de forma multinivel, centrados en políticas públicas concretas (*governance* multinivel).
- Interna o de interacción: sobre la que se construyen los contactos cotidianos entre agentes de las instituciones-organizaciones, que cooperan o compiten en estos escenarios intergubernamentales y multinivel:
 - El enfoque de las redes de políticas, centrado en los modelos de análisis de las comunidades de políticas y de *redes en torno a problemas*, especialmente importante para las políticas públicas de modernización local.

15. La suma de RIGS, a través de la GIG, de redes de políticas y de redes territoriales, nos permite entender la parte interna de las organizaciones, en especial el elemento humano y territorial, claves para analizar el funcionamiento de las instituciones públicas locales entre sí, cooperando, compitiendo, en definitiva, aportando soluciones a los problemas de sus ciudadanos.

16. En la que, por supuesto, estarían integradas las regiones como un todo subnacional o no central, capaces de articular posiciones para incrementar la cohesión, proyectos y políticas para la resolución de problemas públicos, líneas de acción para mejorar la democracia. Es este el espacio de la gobernanza territorial y de la gobernanza democrática, ampliamente desarrolladas en otros trabajos (VVA., 2004; VVA., 2006).

- El enfoque de la GIG, que sitúa en un lugar privilegiado los contactos (“transacciones diarias o relaciones informales”) entre empleados públicos y electos de estas comunidades de políticas de modernización local.

El conjunto de combinaciones daría lugar a una nueva forma de gobernanza local a través de la cual los gobiernos y administraciones locales se verían reforzados (o debilitados) en ejercicio de sus papeles de impulsores de la democracia y/o eficacia local. Es por ello por lo que entendemos que el enfoque de las RIGs y de las redes es tan importante para explicar los retos a los que se tienen que enfrentar el conjunto de actores de los municipios, ya que situando el énfasis en el mercado o en el sector público, profundizando en los mecanismos de representación o de participación (Araújo y Varela, 2009: 33-37, siguiendo a Leach, Stewart y Walsh, 1994), los Ayuntamientos y las Câmaras de Galicia y el Norte de Portugal pueden conseguir pulsar las “palancas de cambio” adecuadas para cooperar en mejores condiciones que los municipios de otros espacios territoriales, para competir de forma más innovadora, incluso con ellos.

A continuación se expondrán, de forma sumaria, el marco en el cual se mueven los municipios españoles y portugueses para cooperar y competir, siempre sobre la base de sus respectivos modelos de gobierno y administración local, superadores, en todo caso de las clásicas redes institucionales locales (mancomunidades, consorcios, áreas metropolitanas...), que están siendo desbordadas por estructuras de cooperación más ágiles y dinámicas propias del asociacionismo local “horizontal”, incluso por aquellas otras que tienen que ver con la cooperación local en la Unión Europea.

En este último caso, el dinamismo que imprime la gestión de programas y fondos comunitarios en las instituciones públicas locales, conduce a una actualización constante del concepto de cooperación territorial en la Unión Europea (refundación de sus teorías, incluso; Rojo, 2009: 87-121). Es así como en la actualidad asistimos a propuestas que nos hablan de generaciones de la cooperación (“segunda generación”; Vázquez Mao, 2009: 75-86) que favorecen elementos de la competitividad, mejor dicho de “cocompetitividad” (Covas, 2009: 49-59; Domínguez, 2009: 61-73).

3. EL MARCO DE LA COOPERACIÓN LOCAL EN ESPAÑA Y PORTUGAL: DE LAS COMPETENCIAS A LAS REDES DE GOBERNANZA

La contingencia intrínseca a sistemas políticos y administrativos, a sus modelos dimanantes, nos sitúa ante la necesidad de introducir, si quiera de forma breve, algunos elementos comunes, pero también algunos elementos propios de los modelos español y portugués, que no por conocidos y tratados en otros trabajos, son menos importantes (Rio, Rojo, Sa y Varela, 2006).

Serán estos elementos los que nos permitirán identificar, desde la perspectiva comparada (Sartori, 1999: 29-49), las bases singulares de la cooperación entre Concellos de la Comunidad Autónoma de Galicia, entre las Câmaras de la Região Norte de Portugal, y entre ellos, como ocurre a través del Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular.

Para ello, seguiremos, parcialmente, el modelo planteado por Parrado (2002: 218-250), adaptado para España y Portugal por Varela (2009: 182-195), en lo que se refiere al contexto de sus administraciones públicas, a la organización territorial y a las relaciones entre niveles de gobierno:

- Ambos son Estados constitucionalistas y con una peculiar ósmosis del sistema político y administrativo; en consecuencia el marco normativo dimana de la perspectiva jurídico-pública garantista del interés general.
- El peso del corporativismo tiene una incidencia real en las redes que se extenderán a lo largo y ancho de cada uno de los dos territorios peninsulares, limitando la creación de marcos flexibles entre niveles de gobierno y administración, y entre estos y los sectores socioeconómicos.
- Lo mismo ocurre con el sistema de partidos, de gran impacto en los territorios autonómicos y locales, la nacionalización y regionalización de la política local en España y Galicia, es un hecho contrastado; en el caso de Portugal atenuado por los sucesivos fracasos de los intentos de regionalización.
- Ya en la dimensión de gobiernos y administraciones territoriales, se pueden destacar las siguientes características para España y Portugal:
 - Gran debilidad de los gobiernos locales en relación con la administración central, más fuerte en el caso español, menor en el luso por la inexistencia de "mezzogobernos" regionales.
 - En consecuencia, fuerte institucionalización de los entes no centrales (Comunidades Autónomas y CCDR-N), lo que limita las capacidades y posibilidades futuras de participación y desarrollo de los gobiernos locales en el Estado del Bienestar.
 - Escasa uniformidad de los gobiernos locales en España, con fuertes asimetrías territoriales, socioeconómicas y de gestión según las Comunidades Autónomas; más homogeneidad de los municipios portugueses con una planta local más reducida¹⁷.

17. Para muestra los siguientes datos: Portugal tiene 308 municipios, la Comunidad Autónoma de Galicia

El resultado se plasma en amplias asimetrías vinculadas a los procesos de cooperación, tanto vertical como horizontal.

Por lo que se refiere a la cooperación vertical, hay que decir que en España las relaciones entre la Administración General del Estado y los entes no estatales (Comunidades Autónomas y Gobiernos Locales) se circunscriben a los esquemas "prefectorales" napoleónicos, además de la creación de comisiones intergubernamentales (Comisión Nacional de Administración Local, impulsada por el Ministerio de Política Territorial), conferencias de presidentes y/o sectoriales y pactos locales de diverso signo (estatal y autonómicos). En Portugal, el mecanismo clave está articulado a través de las Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional, cuyas estructuras de poder político y gestión están creadas desde Lisboa, a las que se suman las estructuras locales a través de las comisiones impulsadas por la Direcção-Geral das Autarquias Locais, así como de los diferentes proyectos desarrollados en el marco del QREN, como es el caso de la política de ciudades a través del POLIS XXI.

Los mecanismos de cooperación horizontal son aún más débiles, aunque de forma más sobresaliente en España que en Portugal. La razón no es otra que el hecho de que en Portugal existe un desarrollo mayor de las figuras de agrupamiento de competencias y servicios locales, especialmente a través de las áreas metropolitanas o las comunidades municipales de fines múltiples (CIM); mientras que en España nos encontramos con el fenómeno de la reinención de los entes provinciales (asociacionismo horizontal intermedio)¹⁸, además de un nulo desarrollo de áreas metropolitanas (Rojo y Varela, 2006), así como amplias apuestas por las mancomunidades y por los consorcios (Luaces y Pano, 2009), aunque con rendimientos desiguales y escasos. Las apuestas por la fusión de municipios, como recursos sin explotar en España, y con limitado margen para la acción en Portugal con 308 municipios (frente a los 8.112 españoles), es otra de las fórmulas que aparece de forma periódica en la agenda política municipal española y gallega.

315 y la Provincia de Barcelona 311; datos que ilustran la dificultad de la comparación y que, ni siquiera, nos permiten ahondar en los elementos de contingencia y de calidad local, como son los propios de su población, extensión, especialización socioeconómica, dimensión urbano-rural, posición internacional...

18. Aunque por situarse fuera del objeto de estudio, debemos dejar de lado la realidad de las Diputaciones Provinciales en España, como fuente de cooperación local horizontal, constatamos el fenómeno de creciente dinamismo provincial, nivel complementario al resto de gobiernos territoriales, en materia de impulso para la mejora de la cohesión social y del bienestar ciudadano (Navarro y Rodríguez, 2009); elemento de indudable futuro para la cooperación territorial en la Unión Europea. Tan sólo es destacable la mención de las diferencias entre modelos de diputaciones provinciales (como ocurre en el caso de los gobiernos locales), entre los que podemos situar a las que han desarrollado ampliamente el modelo estratégico, aquellas otras que están en fase evolutiva siguiendo el modelo anterior, y las que se encuentran ancladas en el paradigma provincial decimonónico (Varela, 2006: 35-55).

De forma consciente hemos dejado aparte la mención al asociacionismo local como uno de los motores de la cooperación entre municipios, aún en sus primeros estadios, pero con mucho futuro y potencial. En este escenario, el caso portugués es similar al español, aunque matizado en virtud de la realidad autonómica de este último. La Associação Nacional de Municípios Portugueses, la Federación Española de Municipios y Provincias y la Federación Gallega de Municipios y Provincias, encarnan las figuras tradicionales de la cooperación local, que no concluye en ellas ni con ellas. Muy al contrario, en el caso portugués las apuestas por las redes de ciudades comienza a destacarse como un síntoma de buena salud del municipalismo luso; no es este el caso español, ni gallego, donde los esfuerzos por identificar asociaciones locales caen en saco roto, ya que son muy limitadas las experiencias de cooperación horizontal, y las existentes muestran una débil institucionalización.

Y todo ello, tiene un reflejo directo en las iniciativas de cooperación local en red en Portugal y España.

En el caso del primero, tenemos su vinculación con la tradición administrativa francesa que imbuyó los esfuerzos asociativos locales en Portugal, de los cuales se extraen sus modelos de cooperación y de redes (Fernández, Ramos y Varela, 2009: 9-12). De la experiencia de asociacionismo intermunicipal galo, a través de los sindicatos de municipios, las comunidades urbanas, las comunidades de municipios, las comunidades de aglomeración, o los sindicatos de nuevas aglomeraciones, surgieron las CIM lusas, y tras ellas, experiencias de asociacionismo local, ya en el Norte de Portugal, con base en la proximidad y plurifuncionales como Douro Alliance, Quadrilatero, o monofuncionales y de carácter temático o sectorial, como EcoCitras.

Ya en España, y especialmente en Galicia, aún bajo la misma tradición y modelo de gobierno y administración local, esfuerzos similares bajo diferentes denominaciones, como las mencionadas mancomunidades y consorcios. El asociacionismo local es aún más incipiente que en Portugal, donde el recurso a la cooperación se hace todavía más urgente en razón de una planta local necesitada de una nueva institucionalización y, por ende de una organización más racional, pero, sobre todo, de un consenso sobre la especialización funcional de todas y cada una de las figuras locales que actúan sobre el territorio. Las experiencias pluri y monofuncionales (Rodríguez, 2002) dan una suerte de piezas de un puzzle en el cual no todas tienen cabida, mientras que otras irrumpen con la fuerza del nuevo paradigma basado en las redes y en la gobernanza local (Canales y Pérez, 2002:

89, 90; Brugué y Gomà, 2008: 265-284). Es este el caso de las experiencias de Galicia Central y Galicia Interior, o aquellas otras vinculadas a diferentes tipos de redes sectoriales, como la Red Española de Ciudades por el Clima.

De esta forma, podemos observar cómo los mecanismos de integración vertical y horizontal entre los diferentes niveles de gobierno y administración en los dos territorios peninsulares, dejan un mapa irregular en cuanto a las iniciativas, asimétrico en sus desarrollos y, por momentos innovador, en otros, imitador de ciertos modelos de redes de cooperación de larga tradición continental, que ya entrando en la segunda década del siglo XXI, inician caminos de cooperación con destinos inciertos.

De lo que no cabe duda alguna, es de la aparición de un nuevo modelo de gobierno local, más relacional, basado en la gobernanza (Araújo y Varela, 2009), de la creciente especialización de las redes, la ampliación de su dimensión territorial (transfronterizas, internacionales; Varela, 2008: 123-153, Knip, 2009: 1-30), la transformación de sus objetivos (de competencias a funciones), y el incremento de las posibilidades de participación en las redes, integrados cada vez en mayor medida por actores locales de los ámbitos empresariales, sector no lucrativo, universidades, sindicatos...

Analizamos a continuación algunas de las experiencias más singulares del asociacionismo local en Galicia y en Portugal, con la mente puesta en una posible ampliación de los intereses mutuos de Galicia Central y Douro Alliance por encontrarse, pasando a formar parte de un mapa complejo pero efectivo como es el de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal, espacio donde el Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular tiene mucho que decir cuando se habla de poder local transfronterizo.

4. GALICIA CENTRAL Y DOURO ALLIANCE: NUEVOS MODELOS PARA COOPERAR Y "COMPETIR" EN EUROPA

Galicia Central y Douro Alliance tienen unas bases históricas y de modelos de gobierno local similares, aunque se crean y desarrollan en entornos tan asimétricos, que un simple vistazo a su génesis, objetivos y funciones delimitan perfectamente las experiencias de Galicia y el Norte de Portugal en materia de cooperación local horizontal.

A ello hay que añadir el hecho de que los municipios que integran dichas asociaciones deben ser observados bajo la siguiente consideración: en ambos casos son ciudades medias aunque con diferentes características poblacionales, territoriales y socioeconómicas:

Caracterización de los Concellos que integran Galicia Central y Douro Alliance			
Concello	Área Km ²	Población residente*	Densidad Poblacional (hab/Km ²)
Lalín	326,83	20.867	63,85
Monforte de Lemos	199,52	19.311	96,79
O Carballiño	54,38	13.838	254,48
Melide**	101,30	7.901	77,99
Media de los Municipios	682,17	61.917	90,76
Lamego	165,4	27.054	163,6
Peso da Régua	94,9	17.987	189,5
Vila Real	378,8	50.499	133,3
Media de los Municipios	639,1	95.540	149,49

Fuente: Elaboración propia, siguiendo los datos de Araújo y Varela (2009) y de Fernández, Ramos y Varela (2009).

* Los datos sobre población residente son recogidos de fuentes del año 2005 para los municipios portugueses y del 2007 para los gallegos.

** El Concello de Melide participa en la Asociación Voluntaria Galicia Central, aunque no está integrado en el Eixo Atlántico, y como tal ha sido incluida en la Agenda Estratégica que su Servicio de Estudios ha elaborado a lo largo del año 2009.

En todo caso, podrían ser consideradas “ciudades atlánticas” (Ferrás y Souto, 2002), caracterización que las distinguiría de las realidades urbano-metropolitanas propios de otras latitudes, como por ejemplo las ciudades mediterráneas (Subirats y Tomàs, 2006: 89-128). Consideramos que estas asimetrías no sólo no establecen elementos de confusión sino que ayudan a enriquecer el mapa del análisis de la cooperación local, mostrando realidades rururbanas más dinámicas que ayudan, al igual que las netamente urbanas (Varela, 2009: 135-149), a mejorar la cohesión y ensanchar los espacios de democracia en Europa.

Y es que no podemos olvidar el marco en el cual tienen lugar estas experiencias. Es la Unión Europea, su proceso de institucionalización, sus programas, sus fondos, los que propician este tipo de experiencias, tanto en el caso gallego como el portugués.

El proceso de construcción europea es clave, por lo tanto, en la apertura de un nuevo camino de acuerdos, de consensos sobre la actuación de los poderes locales. La europeización (Closa, 2001; Morata, 2007) será el marco desde el cual los municipios se asoman a los innovadores espacios eurorregionales, que cada vez adquieren mayores matices y complejidades (Rojo, 2010: 12-27), en el que

confluyen intereses estatales y regionales, pero también de la sociedad civil y de los empresarios, de los sindicatos y de las universidades. En ellos se produce la cooperación, entre ellos compiten y cada vez con mayor frecuencia, se buscan alianzas transfronterizas, transnacionales e interregionales.

¿Qué les queda a los municipios en este marco de competencia creciente y de escasez de recursos?. Sin duda la cooperación. Y aunque este es el camino, los vehículos que se utilizan tienen carrocerías diferentes, motores de distinta cilindrada y pasajeros que saben utilizar bien (o no tan bien) los GPS. O lo que es lo mismo, buenas o malas asociaciones locales con fórmulas jurídicas flexibles basadas en la cooperación territorial.

Las de éxito, serán asociaciones de cooperación horizontal que son impulsadas por las autoridades políticas, pero donde estas no juegan más papel que el de “organizadores del juego”, de autarquías jugando a la heterarquía, asumiendo que deben apoyarse en los actores socioeconómicos de su territorio y confiando sus aliados políticos (el resto de socios en estas nuevas instituciones supralocales). Utilizando además de forma correcta las nuevas tecnologías, un GPS que debe ayudar a conectar el *hardware* local (normas y recursos tecnológicos), con los programas comunitarios (*software*) y con su personal (*orgware*)¹⁹ y el del resto de Ayuntamientos y Câmaras.

Nuevas fórmulas de cooperación para nuevos tiempos y generaciones de gestión de los fondos y programas de la Unión Europea, donde las ciudades de los ámbitos de frontera (el 37% de la población europea, según Vázquez Mao, 2009: 75-86), se desarrollan y pretenden seguir gestionando sus recursos, casi siempre en colaboración con el resto de niveles de gobierno, siempre en contacto con los actores sociales y económicos de sus municipios.

Es por ello, por lo que la competencia ha de ser reinterpretada en este marco de redes de gobernanza. Un concepto renovado de esta filosofía de la competición, podría ser el planteado por Covas (2009: 56, 57), definido como “cooperencia”,

- “a arte da localidade e das redes locais, a arte do asociativismo e das redes de interconhecimento, o debate publico sobre os novos bens colectivos e os novos lugares-globais, a economia dos ecossistemas e das paisagens

19. Según Centelles (2006: 26, 27, citado por Varela, 2008: 49-77), el *orgware* “Se refiere a la mejora de las capacidades organizativas que adquieren los actores locales para diseñar y monitorear el conjunto de la estrategia de desarrollo. Se trata de mejorar las relaciones entre los diferentes actores, locales y no locales, a base de dotarse de una nueva institucionalidad que consolide unas formas de operar adecuadas”.

globais e a geracao de novas amenidades e interioridades, um programa de *benchmarking* de boas praticas empresariais, a promocao *diplomática* das relacoes exteriores da nova entidade multiterritorial, a promocao da economia do simbolico e do imaginario na construação de um espaço publico multiterritorial”.

Es este el escenario en el que se mueven las dos asociaciones objeto de análisis: Galicia Central y Douro Alliance, realidades locales de participación en esta nueva generación de fondos que se esperan para la próxima década y que precisan de mayores consensos políticos y objetivos complementarios para el desarrollo local. Porque la segunda generación de fondos implican, en todo caso, el

- “... desarrollo conjunto, y armónico, de servicios compartidos, esenciales para el desarrollo socioeconómico y una mejor calidad de vida de los territorios de frontera: transportes, TICs, educación, sanidad, parque logísticos empresariales y tecnológicos y una ordenación del territorio conjunta; es decir, todo aquello que permite diseñar y ejecutar proyectos sociales y económicos conjuntos, o lo que es lo mismo, herramientas para que los ciudadanos programen y ejecuten de forma autónoma su desarrollo” (Vázquez Mao, 2009: 80).

Teniendo claro el marco (europeización), las teorías e instrumentos académicos y metodológicos (políticas públicas, RIGS y redes), los espacios contingentes de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal y las bases de la nueva cooperación (de segunda generación y bajo los principios de la “cooperencia”); las preguntas siguientes tendrían que ir destinadas a caracterizar nuestros respectivos estudios de caso: las redes de cooperación local horizontal Galicia Central y Douro Alliance.

Aunque ya lo hemos mencionado, lo primero que hay que confirmar es el hecho de que aunque son dos modelos de cooperación local, basados en los principios del asociacionismo voluntario, ambos son fruto de sus respectivas realidades político-administrativas y territoriales. Esto es importante porque el surgimiento de Douro Alliance se producirá en el marco de las estrategias estatales de refuerzo de los gobiernos locales, sobre todo en la línea de la mejora de la competitividad y la innovación (Martins, 2008: 1-37). No ocurre igual en el caso de Galicia Central, ya que su impulso surge por iniciativa de los propios Alcaldes, apoyados por otra red que les da cobertura técnica (análisis y planificación estratégica), como es el Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. Como vemos su génesis marca significativas diferencias en dos organizaciones que buscan objetivos similares: resolver problemas públicos. En la respuesta al cómo hacerlo y los medios de que disponen para resolverlo, estarán sus diferencias.

Tras esta introducción, una rápida lectura al cuadro siguiente aclara algunos elementos estructurales básicos:

Dimensiones para comparar Galicia Central y Douro Alliance		
Dimensión	Galicia Central	Douro Alliance
Número de participantes	4	3
Actores implicados	Inicialmente limitado	Pluralista
Funciones	Plurifuncionales difusas	Plurifuncionales concretas
Arenas de políticas	De modernización y gestión pública	Identidad, Sostenibilidad, Competitividad, Innovación
Relaciones de poder	Asimétricas	Simétricas
Estructura y grado de institucionalización	Bajo	Alto

Fuente: Elaboración propia.

La primera de las cuestiones relevantes para el análisis es la que tiene relación con el número de gobiernos locales participantes en la asociación²⁰. Como podemos observar, no existen diferencias sustanciales en el número, sí, sin embargo, en la totalidad de actores implicados, ya que en el caso de Galicia Central toman iniciativa los 4 municipios que integran la asociación, además del Eixo Atlántico que elabora su Agenda Estratégica (Fernández, Ramos y Varela, 2009); mientras que en caso de Douro Alliance son al menos 5 actores socioeconómicos, además de los 3 municipios constituyentes de la red (Fernández y Ramos, 2009: 143-173)²¹.

Otro de los elementos clave para la comparación es la finalidad para la cual se constituyen como asociación. Galicia Central lo hace como una asociación de carácter generalista, aunque con un fin amplio que podría tener varios objetivos (plurifuncional difuso) tal y como se cita en el art. 5 de sus Estatutos²²:

- “A Asociación Voluntaria de Municipios “Galicia Central” xurde como un ente de cooperación para a planificación e execución de políticas e accións entre os concellos de Lalín, Monforte de Lemos, Melide e O Carballiño na procura do fomento de sinerxias e complementariedades que permitan un maior desenvolvemento integral e unha xestión máis eficaz dos servizos públicos”.

20. Nos referimos a los gobiernos locales (municipios), organizados de forma supralocal en sus diferentes versiones según el régimen local portugués y español.

21. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro; la NERVIR, Associação Empresarial; la Associação Comercial e Industrial de Vila Real; la Associação Comercial e Industrial do Peso da Régua, Santa Marta de Penaguião e Mesão Frio; y la Associação Empresarial de Lamego; Fernández y Ramos, 2009: 158.

22. BOP 17/12/2008 Publicación aprobación provisional; BOP 06/02/2009 Aprobación Definitiva.

Un caso similar al de Douro Alliance que, partiendo de una iniciativa anterior (PROSIURB, Contrato de Cidade para a constituição do respectivo Eixo Urbano), desarrollan un plan estratégico que las lleva a participar en la candidatura del proyecto POLIS XXI, diseñando para ello cuatro objetivos estratégicos (plurifuncionalidad concreta):

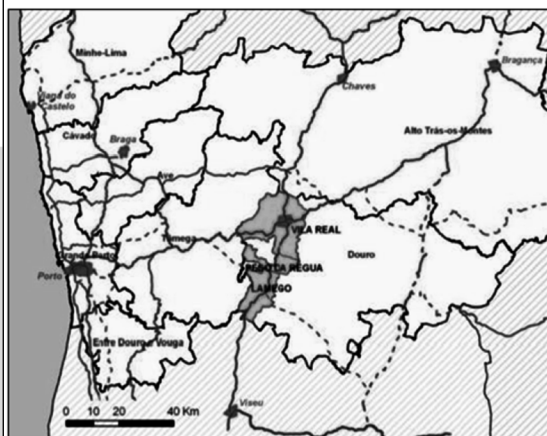
- “Identidade, Sustentabilidade, Competitividade, Inovação. Para cada uma delas foram fixados um conjunto de objetivos e de medidas, de forma a conformar o âmbito e a natureza das iniciativas e ações a desenvolver” (Fernández y Ramos, 2009: 162).

En consecuencia las arenas de política pública en la que Douro Alliance desarrolla sus ámbitos de actuación, están relacionadas con los ámbitos de modernización administrativa, innovación, competitividad, sostenibilidad e identidad; todos ellos dentro de los nuevos roles estratégicos que tienen que asumir los gobiernos locales (Brugué y Gomà, 1998: 25-35).

Un factor de comparación muy relevante está vinculado a las relaciones de poder que se establecen entre los diferentes actores que forman parte de las asociaciones locales. La simetría dota de equilibrio a la participación y a la toma de decisiones, mientras que la asimetría nos habla de dominación de unos actores sobre otros en ambos dominios, especialmente por parte de los actores institucionales (Ayuntamientos/Câmaras, Comunidad Autónoma/Região, Estado). Observando ambas experiencias se puede afirmar que la asimetría es la base sobre la que trabaja Galicia Central, mientras que Douro Alliance se configura en torno a un cierto equilibrio en el equipo que toma decisiones (Gabinete Técnico; Fernández y Ramos, 2009: 167-169)

Bien es verdad que las relaciones de poder están intrínsecamente unidas al grado de institucionalización de las asociaciones, cuestión que se puede identificar con sus respectivos *path dependence*. Douro Alliance procede de una experiencia anterior (PROSIURB), a través de la cual acumula madurez institucional y organizativa; Galicia Central, aún siendo apoyada por el Eixo Atlántico, surge de la nada y a ella se incorporan municipios que apenas tenían experiencia en materia de cooperación local “no prestacional” (González Mariñas, 2009: 175-214). El tamaño de la red (extensión territorial) nos hablan de realidades discontinuas en lo territorial en el caso del ente de cooperación local gallego, y con continuidad en el caso portugués, tal y como se puede ver en la siguiente figura:

Douro Alliance



http://douroalliance.org/images/stories/documentos/apresentacao_publica.pdf

Galicia Central



Fuente: Varela, 2009

Además del tamaño de la red, los datos de población y densidad anteriormente referidos nos hablan de realidades locales claramente asimétricas con bajas densidades de población en los municipios de Galicia Central y media para los que integran Douro Alliance²³.

Si a estos datos incorporamos aquellos otros que tienen que ver con el grado de institucionalización, tales como participación voluntaria u obligatoria; duración de la relación (inicio); identidad en las redes; competencia de las redes con otras similares en el territorio; lealtad institucional de cada uno de estos Ayuntamientos/Câmaras que integran las redes; podemos establecer algunas conclusiones apriorísticas sobre su proyección futura.

Galicia Central es una red de cooperación local muy joven que tiene su reto principal en la creación de una identidad propia dentro del conjunto de redes gallegas y de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal. Esto hace que deba diseñar una visión a medio plazo a través de la cual no sólo no colisione con otras redes tradicionales (FEGAMP, Diputaciones Provinciales, Eixo Atlántico), sino que además pueda establecer con ellas alianzas de interés mutuo para el desarrollo de sus objetivos estratégicos. Si consigue canalizar esta visión a través de unos buenos

23. Para una densidad media de 306 hab./km² en los 17 municipios portugueses del Eixo Atlántico, sobre una población total de 1.752.748 habitantes. En el caso de los 17 municipios gallegos del Eixo Atlántico, la densidad media es de 471,19 hab./km², con una población total de 1.194.387 habitantes.

objetivos operativos, no debería tener problemas de cohesión interna (Lalin, Monforte, O Carballiño y Melide), tampoco de lealtad institucional con el resto de redes a las que cada uno de ellos pertenece (por ejemplo el Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular).

Douro Alliance, por su creación y evolución a lo largo del tiempo (Eixo Urbano do Douro), se ha conformado como una asociación más competitiva, bien estructurada, organizada y cohesionada en torno a un programa-marco (POLIS XXI) que favorece su identidad y el establecimiento de sus objetivos. Peso da Regua, Lamego y Vila Real integran una realidad más homogénea e institucionalizada, con una fuerte identidad y elevada lealtad institucional, conseguida a través de su Programa Estratégico y sus estructuras de gestión; aunque se enfrentan con problemas habituales en este tipo de entidades de cooperación local (Fernández y Ramos, 2009: 169-171), que conducen a la necesidad de consolidar los mecanismos de gestión de la red, ampliar los contactos cotidianos entre los técnicos implicados en los proyectos, incrementar la intensidad del liderazgo político y social, intensificar los esfuerzos de movilización e implicación de la opinión pública, y/o aumentar los mecanismos de transparencia de la red.

5. CONCLUSIONES: CÓMO CONSTRUIR EUROPA A TRAVÉS DE LAS REDES LOCALES

A través de las líneas anteriores, hemos intentado aproximarnos a una realidad de difícil aprehensión (mucho más cuando esta se realiza en clave comparada), tanto desde el punto de vista teórico como desde el análisis de caso, que desde luego podríamos caracterizar como “buenas prácticas” en materia de cooperación territorial local horizontal (o “no prestacional”).

Sin embargo, la clave de bóveda de estas reflexiones radica, precisamente, en esto, el intento por analizar entes tan innovadores, flexibles, asimétricos y novedosos como son las redes de cooperación local en la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal.

Si nos ceñimos al marco teórico de las políticas públicas locales, tenemos que los gobiernos locales están avanzando por caminos vagamente escrutados, lo que no significa que carezcan de importancia para el desarrollo de los nuevos modelos de gobernanza local y multinivel.

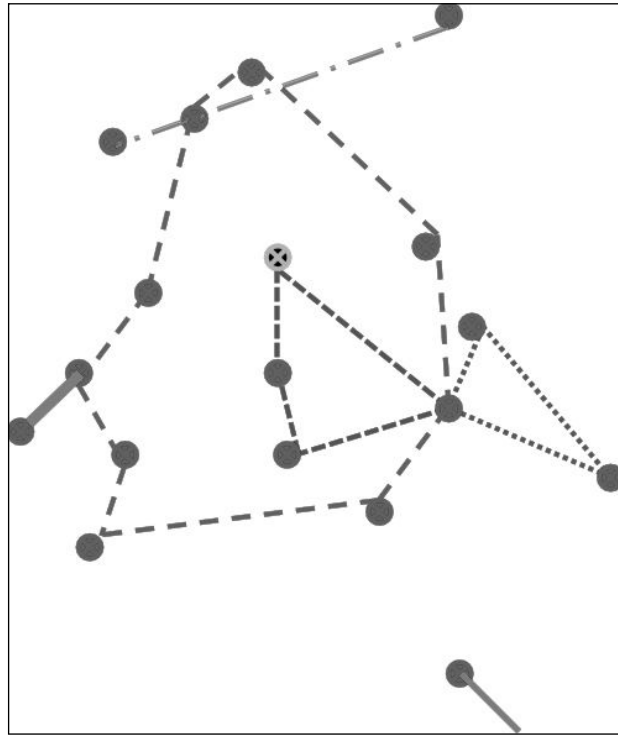
Europa los anima a cooperar y ellos han cogido el testigo asumiendo el reto de la “coompetencia”, sobre la base de acuerdos políticos y estratégicos entre

municipios. El asociacionismo voluntario tiene un gran futuro en la reconstituida Unión Europea; y no sólo porque el Comité de las Regiones impulse la gobernanza multinivel de raíz local, sino porque los gobiernos locales dependen de sí mismos para introducir en las agendas políticas y sistémicas de sus respectivos municipios, que el futuro aparece más claro cuando se acude a procesos de cooperación con nuestros vecinos, además de profundizar en la cooperación con el resto de niveles de gobierno que, siendo también Estado, deben implicarse en los asuntos locales con los Ayuntamientos y las Câmaras ya como socios, no como entes tutelados.

Galicia Central y Douro Alliance son, además, un caso digno de estudio y reflexión no sólo por lo que han creado, sino por lo que está por llegar. Ellos suponen una nueva aproximación a los gobiernos cooperativos, relacionales, multinivel, tan proclamados en foros teóricos y políticos. Son una forma de aproximación al problema local desde una nueva perspectiva, y en la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal si algo hace falta es cooperación institucional para competir con los nuevos actores eurorregionales, entre ellos el resto de eurorregiones europeas, las mega-regiones globales, las AECTs de diverso signo y nivel territorial, otras redes locales intermedias o de municipios de carácter regional o mundial...

La constelación de actores locales (municipios), representados en la siguiente figura por círculos y líneas, muestra el esfuerzo que algunas otras redes en Galicia, en el marco del Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, pretenden llevar a cabo para ayudar a la construcción de la *Gallaecia* del siglo XXI.

A través del siguiente esquema abstracto de líneas y puntos, podemos observar experiencias únicas en Europa como la Eurociudad Verín-Chaves (parte inferior de la figura, donde faltaría Chaves del lado portugués); las más recientes de Galicia Central y Galicia Interior (parte central de la figura); las que se inician en 2010 (Ría de Arousa; línea gruesa en la parte izquierda de la figura) o las que estarían por llegar entre municipios del Norte gallego (línea gruesa en la parte superior de la figura); además de las líneas que unen los 9 puntos centrales del centro de la figura, que representan los 9 municipios del Eixo Atlántico de principios de la presente década de este siglo.



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar falta nuestro "otro yo" eurorregional, las redes de cooperación local portuguesas, entre las que figura Douro Alliance, y con ellas una nueva forma de cooperación transfronteriza y, quién sabe si transnacional, a través de redes organizadas en redes más amplias, aportando más población, más recursos, más conocimiento...

Este es el reto en el que el Eixo Atlántico tiene puestos sus objetivos a medio plazo ("sueño estratégico"; Varela, 2009), como meta-red ayudar a conformar una nueva realidad de redes de redes que puedan influir en el proceso de consolidación europea, que puedan participar en y del marco de la cohesión que se dibuja para el horizonte del 2020.

Y es que la *Gallaecia* del siglo XXI volverá a tener aquel esplendor épico de hace dos milenios, cuando todos los gobiernos locales de Galicia y el Norte de Portugal sean conscientes de sí mismos como actores de una o varias redes, y a través de ellas, asuman que la Europa de las próximas décadas será o local o, simplemente no será.

BIBLIOGRAFÍA

- Agranoff, R. (2003). *Leveraging Networks: A Guide for Public Managers Working across Organizations*, Arlington (Vancouver): IBM Endowment for the Business of Government.
- Agranoff, R. (1997). "Las relaciones y la gestión intergubernamentales", en Bañón y Carrillo, E. (Comps.). *La nueva Administración Pública*, Madrid: Alianza Universidad, pp. 125-170.
- Agranoff, R. (1993). "Las relaciones intergubernamentales y el Estado de las Autonomías", en *Política y Sociedad*, Nº 1: 87-105.
- Agranoff, R. y McGuire, M. (2001). "Big questions in public network management research", en *Journal of Public Administration Research and Theory*, Vol. 11, Nº 3: 295-326.
- Agranoff, R. y McGuire, M. (2003). "Inside the matrix: Integrating the paradigms of intergovernmental and network management", en *International Journal of Public Administration*. Vol. 26, Nº 12: 1401-1422.
- Agranoff, R. y McGuire, M. (2003). *Collaborative Public Management: New Strategies for Local Governments*, Washington, DC: Georgetown University Press.
- Araújo, J.F. y Varela, E.J. (2009). *La Modernización Administrativa y la Gobernanza en los Concellos del Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular*, Vigo: Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
- Bañón, R. y Agranoff, R. (1998). *El Estado de las Autonomías. ¿Hacia un nuevo federalismo?*, Oñati: IVAP.
- Bañón, R. (1993). "Gestión y Relaciones Intergubernamentales", en VV.AA. *Administración Única*, Santiago de Compostela: EGAP, pp. 137-153.
- Blanco, I. y Gomá, R. (2002). "Proximidad y participación: marco conceptual y presentación de experiencias", en Blanco, I. y Gomá, R. (Coords.). *Gobiernos Locales y Redes Participativas*, Barcelona: Ariel, pp. 21-42.
- Brugué, Q. y Gomà, R. (2008). "Nuevas formas de gobernar: límites y oportunidades", en Fleury, S. Subirats, J. y Blanco, I. (Eds.). *Respuestas locales a inseguridades globales. Innovación y cambios en Brasil y España*, Barcelona: Fundació CIDOB, pp. 265-284.

- Brugué, Q. y Gomà, R. (1998). "Las políticas públicas locales: agendas complejas, roles estratégicos y estilo relacional", en Brugué, Q. y Gomà, R. (Coords.). *Gobiernos locales y políticas públicas. Bienestar social, promoción económica y territorio*, Barcelona: Ariel Ciencia Política, pp. 25-35.
- Brugué, Q., Gomà, R. y Subirats, J. (2002). "Conclusiones", en Subirats, J. (Coord.) *Redes, territorios y gobierno: nuevas respuestas locales a los retos de la globalización*, Barcelona: Diputació, Xarxa de Municipis, pp. 405-415.
- Canales, J.M. (1999). "Nuevo entorno y perspectivas de las políticas públicas locales", en Arenilla, M. y Canales, J.M. (Coords.). *Gobierno y Pacto Local*, Madrid: Ministerio de Administraciones Públicas, Ministerio de la Presidencia y BOE, pp. 359-386.
- Cancela, C. (2005). "Un achegamento ao cadro teórico da gobernación multinivel e algún apuntamentos críticos", en Pereira, A.-C. y Rojo, A. (Coords.). *Multi-constitucionalismo e Multigoberno. Estados e Rexións na Unión Europea*, Santiago de Compostela: Publicacións da Cátedra Jean Monnet de la Universidad de Santiago de Compostela, pp. 57-85.
- Calderó, A. y Zafra, M. (2004). "El Gobierno municipal: del voluntarismo a la gobernanza", en *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, Nº 25: 95-100.
- Canales, J.M. y Pérez, P.L. (2002). *Introducción al Gobierno y a la Gestión Local*, Alicante: Editorial Club Universitario.
- Closa, C. (2001). *La europeización del sistema político español*, Madrid: Itsmo.
- Carrillo, E. (1991). *Gestión de los Recursos Humanos, Presupuestación y Hacienda Local en España*, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
- Chaqués, L. (2004). *Redes de políticas públicas*, Madrid: CIS.
- Crespo, J. (2001). "Una aproximación a la gestión pública comunitaria europea desde una perspectiva intergubernamental", en *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, Nº 20: 107-134.
- Coller, X. (2000). *Estudio de casos*, en Cuadernos Metodológicos Nº 30, Madrid: C.I.S.
- Covas, A. (2009). "O Eixo Atlântico e a "coopetição" transfronteiriça. Decálogo para uma nova sabedoría dos limites", en *Eixo Atlántico. Revista da Euro-rexión Galicia-Norte de Portugal*, Nº 16: 49-59.

- Domínguez, L. (2009). "Las estructuras de cooperación en territorios deslindados y ¿deslimitados?: La "competitividad" como alternativa", en *Eixo Atlántico. Revista da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal*, Nº 16: 61-73.
- Domínguez, L. (2008a). "La cooperación transfronteriza entre Portugal y España (1990-2006). Las estructuras de cooperación", en Domínguez, L. (Dir.). *A Cooperaçã Transfronteiriça entre Portugal e Espanha*, Vigo: Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular e Instituto Financeiro para o Desenvolvemento Regional, IP, pp. 13-48.
- Domínguez, L. (2008b). "Anexos", en Domínguez, L. (Dir.). *A Cooperaçã Transfronteiriça entre Portugal e Espanha*, Vigo: Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular e Instituto Financeiro para o Desenvolvemento Regional, IP, pp. 51-102.
- Fernandes, J.C. y Ramos, L. (2009). "Redes urbanas para a competitividade e innovaçao: o caso Douro Alliance", en *Eixo Atlántico. Revista da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal*, Nº 16: 143-173.
- Fernández, M., Ramos, L. y Varela, E.J. (2009). *Agenda Estratégica Galicia Central*, Vigo: Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
- Ferrás, C. y Souto, X.M. (2002). "Cidade atlántica e organización territorial en Galicia", en *GRIAL*, Nº 155.
- Gallego, R. y Subirats, J. (2002). "A modo de conclusión: viejas y nuevas preguntas, nuevas y viejas respuestas", en Gallego, R. y Subirats, J. (Eds.). *Veinte años de autonomías en España. Leyes, políticas públicas, instituciones y opinión pública*, Madrid: CIS, pp. 425-445.
- González Mariñas, P. (2009). "O asociacionismo municipal non prestacional e o seu contexto: o exemplo de "Galicia Central"", en *Eixo Atlántico. Revista da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal*, Nº 16: 175-214.
- Knip, P. (2009). "La búsqueda de sinergias. El papel de las asociaciones de gobiernos locales en la política municipal internacional: tendencias en Europa y descripción de un caso práctico", en *OCD*, pp. 1-30 (<http://observ-ocd.org/temp/libreria-253.pdf>).
- Longo, F. e Ysa, T. (Eds.) (2007). *Els escenaris de la gestió pública del segle XXI*, Barcelona: Escola d'Administració Pública de Catalunya, pp. 249-281.
- López, L. (2006). *Relaciones Intergubernamentales en la España Democrática. Interdependencia, autonomía, conflicto y cooperación*, Madrid: Dykinson.

- López, E. (2002). *Relaciones intergubernamentales en los Estados autonómico y federal. Estudio sobre los Estados Unidos, el Estado español y el País Vasco*, Oñati: IVAP.
- Luaces, P. y Pano, E. (2009). "Desarrollo de los mecanismos de cooperación supramunicipal en la prestación de servicios públicos locales: mancomunidades y consorcios en Andalucía, Galicia y Cataluña", en *IX Congreso Español de Ciencia Política y de la Administración*, Málaga, pp. 1-53 (http://www.aecpa.es/archivos/congresos/congreso_09/grupos-trabajo/area02/GT03/05.pdf, disponible actas del Congreso).
- Marano, V. y Florestano, P. (1999). "La Administración Intergubernamental: El estado actual de la disciplina", en Lynn, N.B. y Wildavsky, A. (Comps.). *Administración Pública. El estado actual de la disciplina*, México: Editorial Fondo de Cultura Económica.
- Márquez, G. (2006). "Las formas y tipos de gestión de las competencias de los gobiernos locales en Galicia: la dinámica de la gobernanza y el marco de las políticas públicas", en *IDEGA*, N° 19: 5-61.
- Martins, N. (Coord.). "Política de Cidades POLIS XXI. Redes urbanas para a competitividade e a inovação. Razões para cooperar, ideias a explorar", *Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais*, pp. 1-37 (<http://www.dgotdu.pt/>).
- Mondragón, J. (2001). "La gestión intergubernamental: las relaciones intergubernamentales en España", en Olías, B. (Coord.). *La Nueva Gestión Pública*, Madrid: Prentice Hall, pp. 319-335.
- Morata, F. (2007). "El proceso de europeización y España", en Morata, F. y Mateo, G. (Eds.). *España en Europa. Europa en España*, Barcelona: CIDOB-IUEE y Bellaterra.
- Morata, F. (Ed.) (2004). *Gobernanza Multinivel en la Unión Europea*, Valencia: Tirant lo Blanch.
- Morata, F. (1991). "Políticas públicas y relaciones intergubernamentales", en *Documentación Administrativa*, N° 224-225 (octubre 1990-marzo 1991): 153-166.
- Navarro, C.J. y Rodríguez, M^a.J. (2009). *Gobernanza multi-nivel y sistemas locales de bienestar en España. El caso de las Diputaciones Provinciales*, Valencia: Tirant lo Blanch.
- Olmeda, J.A. (1999). *Ciencia de la Administración, Volumen I, Teoría de la Organización y Gestión Pública*, Madrid: UNED, pp. 185-215.

- Olmeda, J.A. y Parrado, S. (2000). *Ciencia de la Administración. Volumen II. Los Sistemas Administrativos*, Madrid: UNED.
- Parada, R. (2007). "La segunda descentralización. Del estado autonómico al municipal", en Parada, R. y Fuentetaja, A. (Dirs.). *Reforma y retos de la Administración Local*, Madrid: Marcial Pons, pp. 16-80.
- Parrado, S. (2002). *Sistemas administrativos comparados*, Madrid: Tecnos y Universidad Pompeu Fabra.
- Pascual, J.M^a (2006). "La Gobernanza Democrática: Un arte de gobernar para el progreso económico y social en ciudades y regiones", en VV.AA. *Regiones y Ciudades ante el desarrollo humano contemporáneo: La Gobernanza Democrática*, Sevilla: Consejería de Gobernación (Junta de Andalucía), pp. 18-38.
- Rio, J.A., Rojo, A. Sa, T. y Varela, E. (2006). *A Gobernanza na Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal*, Porto: Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular.
- Rodríguez, J.M. (2002). *La Asociaciones de entidades locales en España*, Madrid: BOE.
- Rojo, A. (2010). "El fenómeno transfronterizo y la otra integración europea", en De Castro, J.L., Letamendía, F. y Morata, F. (Coords.). *Cooperación transfronteriza comparada: Cataluña, Galicia, País Vasco. Proyecto del Gobierno Vasco sobre Cooperación Transfronteriza*, Bilbao: Universidad del País Vasco e Institut Universitari d'Estudis Europeus, pp. 12-27.
- Rojo, A. (2009). "Una aproximación politológica al fenómeno eurorregional", en *Eixo Atlántico. Revista da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal*, N^o 16: 87-121.
- Sartori, G. (1999). "Comparación y método comparativo", en Sartori, G. y Morlino, L. (Comps.). *La comparación en las Ciencias Sociales*, Madrid: Alianza Editorial, pp. 29-49.
- Subirats, J. y Tomàs, M. (2006). "Os gobernos locais en contornos glocais e en rede. Experiencias comparadas: o caso de Barcelona", en Rojo, A. y Varela, E. (Dirs.). *A Gobernanza Metropolitana*, Santiago de Compostela: Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza (Xunta de Galicia), pp. 89-128.
- Valles, J.M^a (2006). *Ciencia Política. Una introducción*, Barcelona: Ariel Ciencia Política, 425-437.

- Varela, E.J. (2009): *Gestión pública y gobernanza local en perspectiva comparada. Las políticas públicas de modernización administrativa en los gobiernos locales de Galicia y el Norte de Portugal*, Tesis Doctoral depositada en el registro de la Universidad Complutense de Madrid (<http://cisne.sim.ucm.es/>).
- Varela, E.J. (2009). "Nuevos retos de la gobernanza urbana. Búsqueda de la sostenibilidad en la gestión pública local", en Rodríguez, R. (Dir.) *Ordenación y gobernanza de las áreas urbanas gallegas*, Oleiros: Netbiblo, pp. 135-149.
- Varela, E.J. (2009). "Del Pensamiento Estratégico a las Agendas Estratégicas: El Sueño Estratégico del Eixo Atlántico", en *IX Congreso Español de Ciencia Política y de la Administración*, Málaga, (http://www.aecpa.es/congresos/congreso_09/grupos-trabajo/area05/GT04/actas.php, disponible actas del Congreso).
- Varela, E.J. (2008). "Los gobiernos locales ante la globalización. Una propuesta de modelos de redes de acción exterior local (RAEL)", en Cancela, C. (Coord.). *Cooperación transfronteriza: Comparando las experiencias ibéricas*, Santiago de Compostela: Tórculo Edicións, pp. 123-153.
- Varela, E.J. (2008). "e-Gobierno e e-administración na Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal. Unha visión desde a e-gobernanza local", Mahou, X.M^º y Heichlinger, A. (Coords.). *A administración electrónica desde unha perspectiva comparada*, Santiago de Compostela: Escuela Gallega de Administración Pública (Xunta de Galicia), pp. 49-77.
- Varela, E.J. (2006). "¿Diputaciones versus Áreas Metropolitanas?. El Falso Debate sobre las Entidades Supralocales en Galicia", en *Eixo Atlántico. Revista da Eurorrexión Galicia Norte de Portugal*, N^º 9: 35-55.
- Varela, E.J. (2003). *Las Administraciones Públicas Contemporáneas en España. Una Visión Multidisciplinar desde el Estado de las Autonomías*, Santiago de Compostela: Tórculo Edicións,
- Vázquez Mao, X. (2009). "La cooperación como ventaja competitiva", en *Eixo Atlántico. Revista da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal*, N^º 16: 75-86.
- VV.AA. (2004). *Estrategia Regional y Gobernanza Territorial: La gestión de las Redes de Ciudades*, Sevilla: Consejería de Gobernación de la Junta de Andalucía.
- VV.AA. (2006). *Regiones y Ciudades ante el desarrollo humano contemporáneo: La Gobernanza Democrática*, Sevilla: Consejería de Gobernación de la Junta de Andalucía.

- Wiewel, W. y Hunter, A (1996). "La red de organizaciones como recurso: estudio comparativo de casos sobre la génesis de las organizaciones", en Ballart, X. y Ramió, C. (Selección de textos). *Lecturas de Teoría de la Organización VOL. II. La dinámica organizativa: las últimas tendencias en teoría organizativa*, Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas, pp. 533-551.
- Wright, D.S. (1997). *Para entender las Relaciones Intergubernamentales*, México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Zafra, M. (2004). "Gobernanza Local", en VV.AA. *Estrategia Regional y Gobernanza Territorial: la Gestión de las Redes de Ciudades*, Sevilla: Consejería de Gobernación (Junta de Andalucía), pp. 135-148.

CAPÍTULO 4

CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL DAS NOVAS INCORPORAÇÕES Ó EIXO ATLÁNTICO

Román Rodríguez González e Héldes Marques

BARCELOS



POSIÇÃO NO TERRITÓRIO

O município de Barcelos integra o distrito de Braga e pertence à NUT III Cávado. Cidade Ducal, assente no domínio da travessia do rio Cávado, tem uma posição quase de centro geométrico relativamente ao território municipal. Confinava a Poente com o município de Esposende, a Norte com os de Viana do Castelo, Ponte de Lima e Vila Verde, a Nascente com o de Braga e, a Sul, com Póvoa de Varzim e Vila Nova de Famalicão

A rede viária estruturante é composta pelo Itinerário Complementar 1 (A 28) a Poente e Auto-estrada 3 a Nascente, percorrendo a Estrada nacional nº 103 a margem direita e a Auto-estrada 11 a margem esquerda do rio Cávado.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

A cidade consolidada, tradicionalmente prestadora de serviços e centro de comércio de um vasto hinterland rural, articula-se, conjuntamente com a cidade de Braga, no sub-sistema metropolitano do Cávado.

Com um território administrativamente composto por um total de 89 freguesias, quase todas geraram núcleos de condensação urbana ou pequenas centralidades, por regra em volta da igreja paroquial, existindo, em 2001, 799 lugares com população inferior a 2000 habitantes, onde residiam um pouco mais cem mil (100266) pessoas. Compreende-se, então, porque a cidade funcionalmente quase se esgota nesta vastidão de povoamento rural marcadamente disperso.

DEMOGRAFIA

Segundo o último Censo residiam no município de Barcelos 122.096 pessoas, quantitativo que o INE avalia (estimativas da população residente -2008) ser agora de 124.555 habitantes, o que significa que no decorrer deste período de tempo ocorreu um aumento bruto de 2%. Tendo o território concelhio uma superfície total de 378.9 Km², a densidade populacional é de 328.7 habitantes por Km², valor intermédio entre as altas densidades dos tecidos urbanos de textura compacta e as baixas densidades dos territórios rurais.

Além do saldo migratório favorável (entre 1992 e 2001 foi de 0.2 mil pessoas) o acréscimo populacional resulta sobretudo de saldos fisiológicos recorrentemente positivos (3.0 %⁹) dado que a taxa de natalidade, em 2008, era de 9.3 %⁹ e a de mortalidade de 6.3 %⁹, sendo a taxa de crescimento efectivo de 0.05 %, valores que superam os registados na NUT II Norte com um saldo fisiológico de 0.6 % e uma taxa de crescimento efectivo de 0.01 %.

Decorrente de um lento processo de transição para a urbanidade, o peso dos jovens na população total tem vindo a diminuir desde, pelo menos, as últimas duas décadas já que na pirâmide de idades de 1981 e, pela primeira vez, o grupo etário dos 0 a 4 anos era inferior ao dos 5 a 9, embora 1/3 fosse ainda creditado ao grupo etário com idade igual ou inferior a 14 anos (35 464 jovens-34.2 %), peso relativo incomparavelmente superior ao que actualmente se regista que é de 17 %. Ainda assim, Barcelos apresenta índices de envelhecimento da população (70.9) e de dependência de idosos (17.0) ainda relativamente baixos, claramente inferiores aos registados pela NUT II Norte.

CARACTERIZAÇÃO SOCIAL

O indicador per capita do poder de compra concelhio comparativamente com a média nacional, relativo ao ano de 2007, é de 67.25, bastante inferior ao da NUT II Norte (86.24).

Em Julho de 2009, o desemprego registado cifrava-se em 5092 pessoas, o que corresponde a uma taxa bruta aproximadamente de 8.5 % da população activa. A repartição quanto ao género revela a preponderância do desemprego feminino já que quase 60 % do total são mulheres, o que reflecte essencialmente a crise que atravessa a industria têxtil e vestuário numa conjuntura de recomposição deste sector, outrora muito baseado em empresas de trabalho intensivo como, aliás, o facto de incidir essencialmente no grupo etário com 55 anos ou mais, que representa 25 % total de desempregados, corrobora. Como seria de esperar, o desemprego atinge essencialmente as pessoas com menores níveis de qualificação escolar dado que um

pouco mais de 2/3 (67.8%) possuem apenas como habilitação o 1º ciclo (46.3%) ou o 2º ciclo de escolaridade (21.5 %).

Em 2008, o número total de pensionistas por invalidez, velhice e sobrevivência era de 27278 pessoas, o que corresponde a 21.9 % da população estimada, peso relativo inferior do que registava a NUT II Norte (25.2%), como é característico dos territórios com uma estrutura etária mais jovem, o que ocorre também no que respeita ao número total de pessoas a beneficiar do rendimento social de inserção que era de 2324, das quais 1020 (43.9 %) tinham idade inferior a 25 anos, o que representa cerca de 4 % da população activa e somente 1.9 % da população residente estimada.

Apesar de 79% da população estar servida por sistemas públicos de abastecimento de água ao domicílio, somente 47 % o é por sistemas de drenagens de águas residuais. A taxa quinquenal de mortalidade infantil (2004-2008) foi de 3.7 ‰, valor próximo do registado pela NUT II Norte (3.4‰). Ainda em 2008 a despesa municipal em actividades culturais e de desporto foi de 40.7 € por habitante, o que correspondia a 9.2 % do total das despesas do município, o que o situava, em ambos os casos, abaixo da média regional.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O tecido económico do município de Barcelos tem um perfil marcadamente industrial com claro destaque das indústrias transformadoras da fileira têxtil e vestuário. Do total da população residente activa, quase 2/3 (63.8 %), trabalha no sector secundário, 4.9 % primário - sobretudo na fileira do leite - e no terciário 31.3 %, com clara relevância, neste último sector, para o económico que praticamente duplica o social.

Predomina uma estrutura empresarial baseada nas pequenas e médias empresas já que, em 2007, o número médio de pessoas ao serviço por empresa era de 4.2 indivíduos, tendo a maioria (91.9 %) das empresas sedeadas no município menos de 10 pessoas ao serviço, gerando as quatro maiores 7.2 % do volume de negócios total. O número total de empresas das indústrias transformadoras a operar no município era de 2956, sendo mais de 2/3 (69.5 %) do ramo têxtil e vestuário, o que representava um volume de negócios (831488 milhares €) com peso relativo equivalente e a grande distância das metalúrgicas de base e produtos metálicos, da fabricação de outros minerais não metálicos ou das alimentares.

Ainda em 2007, havia um total de 28346 trabalhadores por conta de outrem nos estabelecimentos do município, dos quais mais de 2/3 se empregavam no sector secundário (70.5 %), cabendo 26.8 % ao terciário e 0.9 % ao primário.

De um modo geral, as empresas apresentam um perfil muito débil no que respeita ao peso relativo do emprego em indústrias transformadoras de média e alta tecnologia (2 %) o mesmo sucedendo relativamente ao emprego gerado em actividades TIC, somente 0.3 %, possuindo os trabalhadores um nível de habilitações inferior ao que registava a região, na medida em que mais de metade (59.1 %) tinham como habilitação o 2º ciclo do ensino básico ou menos, 35.6 % o ensino secundário completo e apenas 5.2 % eram detentores de um grau académico superior.

VANTAGENS COMPETITIVAS NA EURO-REGIÃO

O município de Barcelos faz parte de uma importante bacia de emprego industrial, embora tal não transpareça de forma evidente quer da morfologia quer das características mais marcantes da paisagem, em tudo filiada na ruralidade do Minho da Ribeira.

O perfil demográfico da população residente, mesmo comparativamente com outros territórios do Cávado ou Ave, de matriz semelhante, é ainda relativamente jovem, embora longe do que foi até à década de 70 do século XX.

Barcelos beneficia também da proximidade em relação à cidade de Braga (Universidade do Minho e extensão das actividades com maior incorporação de I & D) estando bem conectada com as principais infraestruturas logísticas de relação internacional.

A competitividade da fileira do leite é reconhecida, concentrando no seu território uma boa parte da produção da chamada bacia leiteira do Noroeste de Portugal, a que se acrescenta a viticultura, embora em menor medida.

PROSPECTIVA

A cidade é detentora, tal como seu aro rural, de um importante património monumental e artístico. O centro histórico está razoavelmente bem conservado, faltando repensar uma melhor relação e amarração da cidade com o rio.

A formulação de políticas urbanísticas de estruturação do sistema de povoamento disperso do hinterland urbano /rural da cidade terá que responder não só problemas de infraestruturação como também à definição de padrões de intervenção, tendo em conta as especificidades deste tipo de povoamento aparentemente sui generis.

A modernização das fileiras competitivas do sector agrícola, sobretudo a do leite terá em conta a redução dos impactes ambientais.

CARBALLO



POSICIÓN NO TERRITORIO

Carballo, con algo máis de 30.000 habitantes, é o centro dun espacio de forte personalidade como é a Comarca de Bergantiños. Sitúase no norte de Galicia, moi perto da cidade de A Coruña. O desenvolvemento urbano desta última, xunto á millora comunicativa derivada da recente apertura da Autopista AG-55, leva a que Carballo se manteña a cabalo entre un pceso de desenvolvemento endógeno e dinámicas propias, e unha crecente integración co espacio metropolitano de A Coruña. A súa posición é estratéxica, pois á vez que centraliza o espacio comarcal, é o núcleo urbano de referencia para unha parte significativa da costa atlántica do oeste coruñés (a coñecido como Costa da Morte que se estende desde a Ría de Muros-Noia ata o Golfo Ártabro). Esta influencia está chamada a reforzarse no futuro coa prolongación desta vía de comunicación de alta capacidade cara a propia Costa da Morte. Sitúase nun área de transición entre os espazos de forte densidade do Golfo Ártabro e o cadrante noroeste de Galicia que mantén dinámicas demográficas e económicas semellantes, pese a súa situación litoral, os espazos de natureza rural do interior de Galicia. No territorio combina unha posición central respecto ó espacio que articula, sendo o punto de maior accesibilidade no que se topan as vías locais a partir dos que se estruturan os núcleos rurais e de menor entidade da comarca, cunha boa dotación de actividades terciarias e empresariais que reforzar o papel de lugar central desta cidade. Tamén respecto a Santiago de Compostela ten unha boa acesibilidade a través dun eixo interior que percorre a Depresión Meridiana.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Carballo mantén unha dobre funcionalidade espacial. Ambas conviven na actualidade, nunca situación de equilibrio que será necesario avaliar a medio prazo para ver si se identifica un predominio dunha sobre a outra. Por unha parte Carballo é claro referente urbano de carácter terciario de Bergantiños. Este é un amplo espacio formado polos concellos de Laxe, Cabanas, Ponteceso, Coristanco, Malpica e Caracha, que conta con máis de 77.000 habitantes, sendo unha das comarcas non estritamente urbanas con maiores niveis de expansión poboacional. Este é un espacio de economía diversa, na que se combinan actividades pesqueira e derivados, con actividades agropecuarias, algunhas de alto recoñecemento como a produción de pataca en Coristanco, fundamentadas nas boas condicións agrolóxicas, e empresariais, sobre todo en Carballo. A cidade combina esta función cunha boa dotación comercial e de servizos públicos e privados, cos que se da cobertura ás demandas do conxunto da comarca, e mesmo doutras áreas cercanas. Nos concellos máis próximos á Coruña, os fluxos pendurais cara a área metropolitana coruñesa son moi frecuentes debido tanto á oferta laboral como ó incremento da mobilidade. Por tal motivo, estase asistindo a un proceso de progresiva integración funcional de Carballo respecto Á Coruña. O carácter litoral, xunto á calidade paisaxística e ós atractivos patrimoniais e culturais, posibilitan o desenvolvemento dunha función turística en auxe.

DEMOGRAFIA

Carballo insértase nas dinámicas demográficas alcistas da área metropolitana de A Coruña, sendo un espazo de transición cos territorios máis occidentais caracterizados por un mercado declive poboacional. O seu crecemento no que vai de século é moderado pero constante e vencéllase á capacidade de atracción que presenta respecto á poboación do seu entorno próximo, e mesmo extranxeiros, que son atraídos pola oferta laboral da cidade. A curto prazo o crecemento natural tenderá a reducirse, pois xa na actualidade é negativo cunha taxa natalista dun 8,4% e unha de mortandade dun 9%. Co cal só poderá manter os efectivo vía inmigratoria. Na actualidade a poboación nada fora de España supón o 2,4% da total. O dinamismo dos últimos anos permite contar cunha poboación relativamente nova para a media galega, cun índice de envellecemento de só un 19%.

CARACTERIZACIÓN SOCIAL

Carballo conta cunha base laboral diversificada. O sector predominate é o terciario, cun 58,3%. Pese a ser elevada é menor que o de outras núcleos semellantes. Este volume de emprego susténtase na oferta funcional terciaria, de comercio minorista, servizos persoais e tamén administrativos de rango comarcal. É significativo o

sector da construción, cun elevado 27%. Isto débese ó desenvolvemento constructivo do conxunto da área metropolitana de A Coruña, á que se desplazan a traballar de xeito diario residentes deste concello. A industria da traballo a un 12,7%, mentras o sector agrario só emprega a 1,5% dos traballadores. Consecuencia da conxuntura económica actual de crise económica, que afecta con intensidade a sectores como a construción ou os servizos, conta cunha taxa de paro dun 15%, porcentaxe superior á media galega.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

A economía diversificada de Carballo baséase nunha importante gama de recursos endóxenos e de actividades propias, que se combinan a nivel laboral cos movementos pendurales cara a cidade da Coruña, coa que mantén un intenso vencellamento funcional. A consolidación terciaria como cabeceira de servizos de Bergantiños, e unha parte significativa do oeste provincial, permítelle contar cunha oferta comercial e de servizos de certa densidade para o abastecemento dun considerable volume poboacional. Non obstante nos últimos anos o incremento da accesibilidade da Coruña respecto ó conxunto da comarca, derivada das milloras comunicativas, nos sitúa nun escenario no que a competencia da oferta comercial pode condicionar á baixa a oferta local. No eido empresarial Carballo destaca pola presenza de empresas de capital e carácter familiar. Conta con varias iniciativas de interese, se ben destaca dun xeito moi claro a rama das conserveiras, contando mesmo neste sector con empresas líderes a nivel internacional e cunha elevada capacidade de penetración nos mercados. Dun xeito incipiente e en base ás características ambientais da liña de costa, marcada pola Lagoa de Baldaio e a Praia de Razo, estase a converter nun referente para un turismo especializado en actividades de ocio en contacto coa natureza, que se complementa co máis tradicional vencellado ó aproveitamento balneario de mananciais sulfurosos.

VENTAXAS COMPETITIVAS NA EUROREXIÓN

Carballo aporta ó sistema urbano do EA un núcleo dinámico baseado na posta en valor dos recursos endóxenos cos que conta. Tamén aporta unha gran capacidade de articulación espacial, nun amplo espazo de certa densidade humana no que Carballo se posiciona como núcleo urbano de referencia de primeiro orde. O desenvolvemento de empresas agroalimentarias vencelladas ó sector da conserva pode ser unha experiencia de interese que pode servir de estímulo ó conxunto da eurorexión. Outra ventaxa que pode aportar é o reforzamento da integración coa área da Coruña, o que amplía a escala deste espazo urbano. Coa futura prolongación da AG-55 cara á Costa da Morte Carballo, así como o conxunto metropolitano coruñés, reforza a súa atracción e favorece a integración funcional deste espazo

litoral coas áreas de maior densidade de ocupación, facilitando a accesibilidade a un territorio de alta calidade natural e potencial turístico.

PROSPECTIVA

Na actualidade identifícanse unha complementariedade cada vez máis forte coa Área Metropolitana da Coruña, situándose a medio prazo a posibilidade de diseñar un eixo de desenvolvemento de natureza empresarial entre a cidade herculina, Arteixo e Carballo. Este eixo terá que articularse a través da AG-55, no que tenderá a xogar un papel determinante a posta en marcha do Porto Exterior da Coruña no veciño concello de Arteixo. Esta situación debe acompañarse coa potenciación do seu carácter de núcleo con dinámicas económicas endóxeas e independentes dos estímulos procedentes da capital provincial. Si ben neste último caso a intensidade dos movementos pendurales vencellados á oferta laboral, tenderá a incrementarse polas milloras comunicativas. A medio prazo a oferta laboral baseada na construción tenderá a reducirse, e será necesario potenciar outras fontes de emprego, vencelladas á industria ou a consolidacións dos servizos (nesta última a posta en valor dos recursos turísticos pode xerar un novo nicho de emprego, apoiado polo millora da accesibilidade do conxunto da franxa da Costa da Morte e Bergantiños).

LALÍN



POSICIÓN NO TERRITORIO

Lalín sitúase no centro de Galicia, nunha situación relativamente equidistante das principais cidades galegas. A súa centralidade xeográfica, refórzase polo feito de ser cruce de vías de comunicación que articulan o interior de Galicia, conferíndolle un papel de núcleo de transición entre o eixo urbano litoral e o interior. O eixo principal é o que conecta Santiago con Ourense, a través da N-525 e da AP-53. Seguido da N-640 que o conecta con Lugo. Tamén conta con rápida comunicación con Monforte. A nivel ferroviario sitúase no eixo Santiago-Ourense, sendo atravesado o concello polo trazado do AVE. Os seus vencellamentos principais son con Santiago de Compostela, reforzándose pola proximidade derivada da conexión pola AP-53, e en menor medida con Pontevedra, da que depende administrativamente, e Ourense por proximidade e o feito de estar conectada por unha autovía sen peaxe. Gracias á densidade de vías de comunicación é moi accesible a grandes equipamentos estruturantes como aeroportos e ós principais portos galegos, e as futuras estacións do AVE. Como espacio de transición sitúase na conca do Alto Ulla e nas estribacións da Dorsal Meridiana que atravesa o interior galego de norte a sur.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Lalín articula a Comarca de Deza, formada polos concellos de Dozón, Agolada, Rodeiro, Silleda e Vila de Cruces, dunha superficie aproximada de 1024 km², e unha poboación entorno os 47.000 habitantes que gravitan funcionalmente sobre o núcleo

urbano de Lalín, debido a súa concentración de oferta de bens e servizos, e a súa centralidade xeográfica e infraestructural. O subsistema de Deza complementábase coas capitais municipais, onde se sitúan servizos administrativos e comerciais de inmediateza proximidade, Desde os mesmos dáse cobertura ás necesidades dos residentes en máis de 1.000 núcleos rurais. Trátase dun espazo de mercado carácter gandeiro, cunha especialización en vacún de leite, e que conta con certos estímulos de diversificación económica, pola presenza de actividades industriais, sobre todo en Lalín, e tamén de transformación e comercialización dos recursos endóxenos. A Comarca de Deza atópase en pleno proceso de reconversión gandeira, cunha tendencia a unha profesionalización maior da actividade primaria, cunha concentración da actividade en explotacións de maior tamaño. Presenta relacións de dependencia funcional coas cidades máis próximas, especialmente con Santiago, e en menor medida con Pontevedra, Ourense e Lugo. A funcionalidade de Lalín e a súa oferta atrae tamén a poboación dos concellos limítrofes á comarca de Deza.

DEMOGRAFIA

O concello de Lalín sitúase entorno ós 21.000 habitantes, dos cales algo máis do 50% residen no núcleo urbano, e o resto nos máis de 300 aldeas pertencentes ó seu término municipal. É do poucos concellos do interior de Galicia que presenta dinámicas positivas, derivadas da expansión poboacional do seu casco urbano. A oferta funcional permite fixar poboación e atraer residentes de concellos viciños, e mesmo tense convertido nos últimos anos nun pequeno foco de atracción de inmigrantes, tanto de América Latina como do Magreb. A poboación extranxeira é dun 5%, arroxando un saldo migratorio positivo. A dinámica recente fixa unha leve expansión continuada, pois pese ós estímulos de incremento, ó elevado envellecemento e a crise natalista desempeñan unha función de freno. O resto da Comarca de Deza perde poboación de xeito acelerado, polo elevado envellecemento e falta de relevo xeracional. As taxa de natalidade de mortalidade son respectivamente dun 6,9% e un 10,5%, sendo o crecemento natural negativo. O envellecemento supón un 21,9%.

CARACTERIZACIÓN SOCIAL

Os niveis de renda de Lalín son máis elevados que os dos concellos rurais do interior, en base á diversificación económica da súa economía local: O 12,7 dos activos empréganse na agricultura, na industria un 26%, na construción un 19,5% e nos servizos un 42,1%. Nos últimos anos tendeu a unha terciarización laboral, consecuencia do reforzamento da centralidade funcional, e a unha redución acusada do emprego agrario, mentras a industria tendeu a baixar fronte á construción que aumentou nos últimos anos, aínda que no futuro tenderá a reducirse. A oferta laboral, pese ós vaivenes actuais derivados da crise económica, é elevada, contando cunha taxa de paro

dun 8,2%, inferior á media galega e española, e unha taxa de actividade por xénero relativamente equilibrada (63,9% masculino e o 45,2% feminino), a causa da oferta de emprego na industria textil e nos servicios. Culturalmente o emprendemento e a cultura empresarial ten unha consideración positiva na sociedade local.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O sector terciario conta cunha forte presenza comercial. A centralidade e accesibilidade, xunto coa capacidade de consumo do seu entorno próximo, ten estimulado un sector comercial minorista destacado. A oferta tradicional refórzase coa presenza de dúas grandes superficies que amplían a súa área de influencia a unha poboación estimada de 60.000 habitantes. Os servicios persoais tamén están ben desenvolto, como corresponde o seu papel de pequena cidade estruturante dun amplo espazo rural. A administración pública está ben representada con diversos servicios públicos de rango municipal, e tamén comarcal, que se teñen localizado en base ás políticas de descentralización administrativa (educación, sanidade, seguridade, xudiciais, etc). Ten experimentado un intenso proceso de industrialización endóxena nos últimos anos. Destacan a transformación agropecuaria, a confección-textil e as derivadas da construción e a carpintería metálica. Son empresas de mediano tamaño, de orixen familiar, cunhas elevadas taxas de dinamismo nos últimos anos. O sector máis internacionalizado é o da confección, con empresas exportadoras (nestes intres está atravesando unha fonda crise nas empresas locais). A construción ten sido nos últimos anos un forte motor económico, se ben tamén na actualidade se topa nun proceso agudo de estancamento que pode afectar á economía local. As súas empresas industriais e de servicios atraen traballadores do conxunto da comarca que se desplazan pendularmente. No conxunto da comarca predomina a actividade agropecuaria e agroindustrial, se ben tamén se poden identificar experiencias productivas de interés que contribúen á diversificación económica. Nos últimos anos xurden iniciativas vencelladas co desenvolvemento turístico, pero aínda dun xeito incipiente.

VENTAXAS COMPETITIVAS NA EUROREXIÓN

Lalín dentro da Eurorexión pode desempeñar un papel destacado derivado da súa centralidade e accesibilidade, desempeñando un papel de punto de equilibrio entre as áreas urbanas máis dinámicas e os espazos rurais interiores. A oferta de chan empresarial, así como o impulso de novos proxectos de apoio á economía productiva, poden estimular o seu papel como área loxística e de distribución de mercancías dentro de Galicia e do conxunto do noroeste peninsular. O sector de maior relevancia a nivel eurorexional é a confección (pese á crise que está a experimentar nestes intres), pois cóntase cunha tradición productiva que deu lugar á formación

dun SPL. Localízanse empresas exportadoras que compiten no mercado con marcas propias e en segmentos de calidade media e media-alta, o que é sin dúbida unha grande ventaxa competitiva. Os puntos fortes son accesibilidade, bo acondicionamento infraestructural e formación e especialización empresarial

PROSPECTIVA

A economía local está en pleno proceso de reconversión, cun sector gandeiro que tende a reducir os seus activos e unidades de produción, e a dimensionar e profesionalizar os que se manteñen. Complementarase esta liña productivista cunha transformación crecente de produtos de calidade e chacinería. Os excedentes laborales provintes do primario terán máis dificultades para poder insertarse no secundario ou no sector servicios, pola crise actual que se está a experimentar nestes momentos. É posible que o reforzamento da centralidade e a accesibilidade xeográfica potencie unha nova función redistribidora polo conxunto do territorio, vencellada especialmente ás comunicacións terrestres e a oferta de solo acondicionado para a actividade empresarial. O mantemento da imaxe de marca das empresa de confección posibilitará a súa presenza, se ben adaptadas as actual conxuntura.

LAMEGO



POSIÇÃO NO TERRITÓRIO

O concelho de Lamego integra o Distrito de Viseu e faz parte da NUT III Douro. O território municipal situa-se na margem esquerda do rio Douro, assentando numa morfologia vigorosa, de transição entre o Noroeste húmido e o Nordeste bastante mais seco. Fechado a Norte pelo rio Douro e a Sul pela serra de Montemuro (serra das Meadas), a hipsometria varia entre os cerca de 50 metros da área ribeirinha na Penajóia e os mais de mil metros da serra, situando-se a cidade a uma cota intermédia, junto ao rio Balsemão, na transição entre os xistos vinhateiros e os granitos. Lamego, sede de bispado, constitui-se tradicionalmente como principal porta de abertura para o Planalto Beirão, tendo sido um importante entreposto comercial até ao advento da industrialização.

O território do município é actualmente atravessado pelo Itinerário Principal 3 (A 24) que liga, para Sul, a Viseu e, para Norte, a Vila Real. Conjuntamente com esta última e a cidade da Régua constitui o principal eixo urbano estruturante do Norte interior.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

A estrutura de povoamento no município de Lamego é o característico do Baixo Corgo, com um nível de dispersão (população isolada -1144) ainda relativamente elevado, sobretudo no território vinhateiro que integra a Região Demarcada do Douro, já que na área serrana o povoamento é mais concentrado. Em 2001, 185 lugares registavam um total de população inferior a 2000 habitantes, onde residiam 17311 pessoas, concentrando o centro urbano 9626 residentes, pouco mais do que 1/3 (37.2%) da população total do município.

A cidade, além de manter um papel de prestação de serviços de apoio comercial ao seu hinterland rural, até porque a estrutura fundiária é marcada pelas pequenas explorações vitícolas, articula-se funcionalmente, nomeadamente nos serviços públicos de nível regional, com as restantes duas cidades do eixo urbano Vila Real, Régua e Lamego.

DEMOGRAFIA

No território do município de Lamego, cuja área é de 165.4 Km², residem 25.863 pessoas, o que corresponde a uma densidade populacional de 156.4 habitantes por Km², valor intermédio entre as elevadas densidades que ocorrem nos municípios do litoral, nomeadamente nos pertencentes ao Arco Metropolitano do Noroeste e as registadas nos municípios do interior do Norte de Portugal.

Segundo o INE (estimativas da população residente - 2008), Lamego apresenta índice de envelhecimento da população (125) e de dependência de idosos (25.8) superiores ao da NUT II Norte, ainda que menores dos que, por regra, registam os municípios do interior.

Com uma taxa de natalidade apurada em 2008 de 8.5 ‰ e de mortalidade de 11.7 ‰, a que corresponde um saldo fisiológico negativo de - 3.2 ‰, a taxa de crescimento efectivo é também negativa (-1.21 %). Ainda assim, a renovação demográfica, embora regressiva, encontra-se próxima dos parâmetros da NUT II Norte, dado que o peso relativo da população com 65 ou mais anos é de 17.6 % e o do escalão etário mais jovem (até aos 14 anos) é de 14.2 %.

CARACTERIZAÇÃO SOCIAL

O indicador per capita do poder de compra concelhio comparativamente com a média nacional, relativo ao ano de 2007, é de 77.64, um pouco inferior ao que, na mesma data, apresentava a NUT II Norte (86.24).

O desemprego registado, em Julho de 2009, atingia no um total 1153 pessoas, o que corresponde a uma taxa bruta aproximadamente de 12 % da população activa.

O total de mulheres na situação de desemprego (60.1 %) é claramente superior aos homens e mais gravoso do que ocorre na NUT II Norte que regista um desemprego feminino com menor peso relativo (57 %), incidindo de forma equivalente no escalão etário mais jovem (13.7 %) e no que abrange as pessoas com 55 anos ou mais de idade (13.6 %). A estrutura do desemprego desagregado segundo os níveis de escolaridade tem perfil semelhante, embora ligeiramente mais favorável do que a NUT II Norte, na medida em que do total de desempregados 58.3 % tinha como habilitação o 2º ciclo ou menos, contra 60.3 % com o mesmo tipo de habilitações na NUT II Norte.

Em 2008, o número total de pensionistas por invalidez, velhice e sobrevivência era de 7082 pessoas, o que corresponde a 27.4 % da população estimada, peso relativo superior do que registava a NUT II Norte, ainda que menos gravoso em comparação com a maioria dos municípios do interior, abrangendo o rendimento social de inserção 1817 pessoas, das quais 716 (39.4 %) tinham menos de 25 anos, ou seja, cerca de 15 % da população activa e 7 % da população residente estimada, pesos relativos significativos e claramente acima dos regionais.

Praticamente toda a população residente (99 %) é servida por sistemas públicos de abastecimento de água ao domicílio e 97 % por sistemas de drenagens de águas residuais, sendo a taxa quinquenal de mortalidade infantil (2004-2008) de 2.7 ‰, valor inferior ao registado pela NUT II Norte (3.4‰). Ainda em 2008, a despesa da Câmara municipal em actividades culturais e de desporto superou a registada pela NUT II Norte, tendo-se cifrado em 115.7 € por habitante, o que correspondia a 13 % do total das despesas do município.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O tecido económico do município é simultaneamente marcado pela função regional que o terciário social detém, pelo papel de âmbito local do pequeno comércio e dos serviços de apoio ao hinterland rural e pelas indústrias transformadoras da fileira agro-alimentar, com destaque para a viticultura e o processamento da carne de porco.

Na população residente activa, o sector terciário é claramente preponderante (61.6 %), pesando o social (33.8 %) mais do que o económico (27.8 %), repartindo-se a população remanescente pelo sector secundário, que contabiliza 26.3 % e pelo primário, que corresponde a 12.1 %. Significativamente, as indústrias alimentares - 40 ao todo - representavam 81.3 % do volume total de negócios (46679 milhares de €) gerado pelas indústrias transformadoras do município em 2007.

Ainda em 2007, trabalham por conta de outrem nos estabelecimentos do município 3679 pessoas, 152 no sector primário (4.1 %), 1097 no secundário (29.8 %) e 2430 no terciário, ou seja, cerca de 2/3 (66.1 %) do total. As empresas apresentam um perfil muito débil no que respeita ao peso relativo do emprego em indústrias

transformadoras de média e alta tecnologia (2 %) o mesmo sucedendo relativamente ao emprego gerado em actividades TIC, somente 0.7%. Já no que respeita ao nível de habilitações dos trabalhadores por conta de outrem nos estabelecimentos do município, o perfil encontra-se próximo do que regista a NUT II Norte, dado que 52.5 % tinham como habilitação o 2º ciclo do ensino básico ou menos, 38.6 % o ensino secundário completo e 8.4 % um grau académico superior.

VANTAGENS COMPETITIVAS NA EUROREGIÃO

Cidade vetusta, sede de bispado, Lamego desempenhou um importante papel na reconquista cristã, possuindo o seu território um importante património construído, desde o religioso ao militar, ao que acresce um centro histórico de raiz medieval relativamente bem conservado, se não no edificado, pelo menos no traçado das vias pelas quais se arruavam as profissões. Acresce a precoce importância da viticultura - até porque a demarcação pombalina de 1756 pouco mais excedia o "termo de Lamego" - e a inserção na Região Demarcada do Douro (Douro - Património da Humanidade). O município tem, numa área relativamente pequena, quase todos os motivos de deslocação turística, numa polivalência e complementaridade que abarca o religioso, o patrimonial urbano e rural ou o vitícola.

As fileiras agroalimentares, desde a carne de suíno, à frutícola na transição para o planalto beirão (macieiras), à cereja na Penajóia, ao Vinho do Porto nas vertentes xistentas ou espumante nas cotas mais elevadas, embora em segmentos distintos, têm capacidade competitiva bastante e reconhecimento garantido, pelo menos no mercado interno.

A cidade tem ainda, sobretudo no que respeita ao terciário de âmbito subregional, beneficiado da articulação e das sinergias geradas pelo facto de se inserir no eixo urbano que constitui com as cidades da Régua e Vila Real.

PROSPECTIVA

A classificação do Douro - Património da Humanidade fomentou fluxos turísticos que têm aumentado de forma rápida e segura nos últimos anos, consubstanciando o Douro enquanto destino turístico de excelência. Lamego pode complementar a paisagem vitícola do vale multidirecionando destinos e motivos de visita.

A desvalorização dos vinhos do porto lamecenses, em favor dos provenientes do Cima Corgo ou do Douro Superior, pode ser contrariada pela opção por vinhos de mesa de média e alta qualidade, monovarietais ou não, assim como pelos espumantes, num conjunto de procedimentos que contrariem a desestruturação das explorações agrícolas, de forma a manter os traços identitários que caracterizam a paisagem vitícola, nomeadamente o sistema de socalcagem (geios) e a distribuição da videira pré-filóxérica.

MACEDO



POSIÇÃO NO TERRITÓRIO

Macedo de Cavaleiros integra o Distrito de Bragança e pertence à NUT III Alto Trás - os - Montes. O território municipal faz parte da vulgarmente designada Terra Fria Transmontana, localizando-se entre os municípios raianos de Bragança e Vinhais que se situam a Norte, de Mirandela a Poente, e dos de Alfândega da Fé e Mogadouro, a Sul.

Em relação à rede viária fundamental, a cidade tem uma posição de quase entroncamento entre o Itinerário Principal 4 e o Itinerário Principal 2, via rodoviária estruturante do Portugal interior.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Macedo de Cavaleiros emerge como núcleo populacional de alguma importância apenas por finais do século XIX. Ainda que o traçado da estrada nacional nº 15, do Porto a Bragança, tenha deixado esta nova sede de município um pouco distante desta via estruturante de fluxos de pessoas e mercadorias posteriormente,

a localização da estação do caminho de ferro da linha do Tua (actualmente desactivado), à ilharga do antigo assentamento populacional e par o qual se lançou uma nova avenida, acabará por nodolizar o papel de centro de comércio e de serviços de apoio ao hinterland rural a par do papel administrativo que ganha realce com as novos edifícios públicos construídos durante o período do Estado Novo.

A morfologia do centro urbano, repartido por três freguesias e elevado a cidade em 1999, se se exceptuarem algumas áreas residenciais de expansão recentes, é ainda muito marcado pelo ante plano do Estado Novo, de autoria do Arquitecto Arménio Losa (1952).

O centro urbano conta actualmente com 8.784 habitantes, o que significa que concentra mais de metade (52.4 %) do total da população residente no município. Em 52 pequenos aglomerados rurais vivem 8507 pessoas, o que dá uma média de 168.3 habitantes por “aldeia”.

Apesar de possuir um polarização centrípeta inferior aos municípios de Bragança e Mirandela, também resultado do menor nível de diversidade funcional, o município de Macedo de Cavaleiros concentra serviços de importância supra municipal e de âmbito territorial sub – regional, com destaque para não só para ensino superior, como também pela prestação de cuidados de saúde, abrangendo territórios dos municípios de Alfandega da Fé, a Sul, e de Mogadouro, a SE.

DEMOGRAFIA

No município de Macedo de Cavaleiros residem 16.766 habitantes num território cuja superfície é de 669.2 Km², o que corresponde a uma densidade populacional de 24 Habitantes /Km², uma das mais baixas do Nordeste Transmontano. No entanto, as perdas significativas de população creditam-se aos pequenos aglomerados rurais, já que a cidade apresenta taxas de crescimento populacional positivas, ainda que insuficientes face à dimensão do despovoamento rural.

Segundo o INE (estimativas da população residente -2008) os índices de envelhecimento da população e de dependência de idosos são preocupantes, respectivamente 212.0 e 37.6, ambos bem mais elevados do que regista a NUT II Norte (99.3 e 22.5).

Com uma taxa de natalidade apurada em 2008 de 6.0 ‰ e de mortalidade de 11.4 ‰, a que corresponde um saldo fisiológico negativo de - 5.4 ‰, a taxa de crescimento efectivo é também negativa (-0.78 %) e o envelhecimento configura-se como principal traço definidor da estrutura etária dado que o peso relativo da população com 65 ou mais anos (24.1 %) na população total ser largamente superior à do escalão etário mais jovem (até aos 14 anos), apenas 11.4 %.

CARACTERIZAÇÃO SOCIAL

O Indicador per capita do poder de compra concelhio comparativamente com a média nacional, relativo ao ano de 2007, é de 65.80, bastante inferior ao da NUT II Norte (86.24), embora tal possa ser mitigado, na realidade, pelos rendimentos provenientes da prática agrícola, mesmo que em grande parte essencialmente de autoconsumo e, portanto, difícil de estimar.

O desemprego registado em Julho de 2009 atingia um total 720 pessoas, o que corresponde a uma taxa bruta aproximadamente de 12 % da população activa. Incide maioritariamente nas mulheres (406 pessoas – 56.4%) repartição, quanto ao género, semelhante à que se verifica na NUT II Norte (57 %). Parte dele é também jovem já que 14.6% do total de desempregados tinham menos de 25 anos. Como seria de esperar, a estrutura do desemprego, desagregado por níveis de escolaridade, revela a baixa qualificação dominante: 61.3 % tinha como habilitação o 2º ciclo ou menos, valores relativamente próximos dos que registava a NUT II Norte com 60.3 % dos desempregados em idêntica situação.

Em 2008, o número total de pensionistas por invalidez, velhice e sobrevivência era de 5292 pessoas, o que corresponde a quase 1/3 (31.2 %) da população estimada, revelando uma elevada dependência do papel redistributivo do rendimento e de protecção social do Estado, ainda que o rendimento social de inserção se limite a 373 pessoas, 151 delas (40.5 %) com menos de 25 anos, o que representa cerca de 6% da população activa, mas somente 2.2 % da população residente estimada.

Toda a população residente é servida por sistemas públicos de abastecimento de água ao domicílio e 95 % por sistemas de drenagens de águas residuais, tendo sido a taxa quinquenal de mortalidade infantil (2004-2008) de 7.3 ‰. Em 2008 a despesa da Câmara municipal em actividades culturais e de desporto foi de 61 € por habitante, o que correspondia a 5.9 % do total das despesas do município, ambos abaixo da média regional.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O tecido produtivo caracteriza-se por um claro predomínio das pequenas e micro empresas de comércio e serviços, as quais representavam, em 2007, quase metade (47 %) dos estabelecimentos com menos de 10 empregados, peso relativo bastante superior ao registado pela NUT II Norte (24.9 %). Na mesma data, trabalhavam por conta de outrem nos estabelecimentos do município um total de 1570 pessoas, 44 no sector primário (2.8 %), 411 (26.2 %) e 1115 (71 %) no terciário, com um claro predomínio do social em relação ao económico

No que respeita ao total da população activa empregada, o sector terciário é claramente dominante (57.8 %), equivalendo-se em peso relativo o primário e o secundário, com cerca de 20 %. Em 2007, registavam-se apenas 104 empresas nas indústrias transformadoras, com predomínio para ramo alimentar (30.8 %) ao qual se seguia a indústria da madeira e da cortiça e as metalúrgicas de base, com cerca de 20 % cada. Na generalidade, as empresas apresentam um perfil muito débil no que respeita ao peso relativo do emprego em indústrias transformadoras de média e alta tecnologia, praticamente despidendo, o mesmo sucedendo relativamente ao emprego gerado em actividades TIC, somente 0.7 %. Apesar do nível de habilitações dos trabalhadores ser praticamente idêntico ao que regista a Região, 47.7 % tinham como habilitação o 2º ciclo do ensino básico ou menos, 43.3 % o ensino secundário completo e 7.4 % eram licenciados.

VANTAGENS COMPETITIVAS NA EUROREGIÃO

O território do município destaca-se pelo seu elevado capital biológico e paisagístico, não só pela biodiversidade, como também pela qualidade e diversidade paisagística: planalto, serra e rio, com biótopos ainda relativamente bem conservados. Estas paisagens rurais, mais ou menos próximas da “natureza”, detêm um elevado valor patrimonial condensando igualmente conteúdos imateriais singulares e distintivos, porque secularmente gerados num ambiente de autarcia /isolamento, só praticamente rompido nas décadas de 60 e 70 do século passado com o fluxo emigratório europeu.

O turismo em espaço rural, aproveitando esta diversidade paisagística e morfológica ou potenciando recursos já existentes, a exemplo da paisagem protegida da albufeira do Azibo que se estende por uma área de cerca de 5 mil há, consubstancia uma clara vantagem comparativa também pela textura diversa que apresenta, desde as práticas de cultivo tradicionais, ao património construído ou aos desportos radicais em ambiente de natureza, a que se associam a utilização das TIC, pelo menos na divulgação

Acrescentam-se as iniciativas recentes de melhoria da produção e comercialização de frutos secos (cooperativa “soutos os cavaleiros”, por ex.) nomadamente da castanha que cresce nos soutos da terra fria transmontana.

PROSPECTIVA

Face à debilidade do tecido produtivo e à vastidão e inércia do hinterland rural a cidade constituirá o principal nó de amarração do território, promovendo acções de parceria público / privado, com vista a potenciar e viabilizar iniciativas inovadoras e promotoras de conhecimento e capacidade empreendedora.

Ganhando escala e massa crítica, articulando-se no corredor urbano estruturante do Nordeste, a cidade de Macedo de Cavaleiros poderá desempenhar um importante papel dinamizador do seu vasto hinterland rural, ganhando dimensão também pela fixação de pessoas, inclusive neo-rurais, na malha de povoamento concentrado situado ao longo da principal via rodoviária estruturante (IP 4) numa forma destendida de periurbanização pendular virtuosa, sobretudo depois da construção da nova Auto-estrada de ligação a Bragança e ao litoral.

A valorização dos recursos endógenos passará promoção da multifuncionalidade dos território de características rurais, incremento e modernização das fileiras agrícolas competitivas, a exemplo da floresta, da viticultura ou do azeite embora, a médio prazo, o principal recurso além do património material ou imaterial, venham a ser a "água" e as energias alternativas, eólica, solar ou a partir da biomassa.

MATOSINHOS



POSIÇÃO NO TERRITÓRIO

Matosinhos integra a Área Metropolitana do Porto, fazendo parte do distrito do Porto e da NUT III Grande Porto. Possui uma frente atlântica com uma significativa extensão, contactando o território municipal a Norte com o do município de Vila do Conde, a Nascente com o da Maia e a Sul com a cidade do Porto, com a qual partilha a “estrada da circunvalação”, cujo traçado decalcou a antiga barreira fiscal.

Possui uma rede rodoviária densa, formando a estruturante um quadrilátero irregular de base afunilada, já que o município é atravessado longitudinalmente a Oeste pelo Itinerário Complementar 1 e a Nascente pela bem mais antiga estrada Nacional nº 13 e, latitudinalmente, a Norte, pelo Itinerário Complementar 24, e a Sul, pela Auto-estrada 4, permitindo uma boa articulação com o porto de Leixões e aeroporto, que futuramente se ligará também ao transporte rápido ferroviário. O município é igualmente servido por duas linhas da rede do metro ligeiro de superfície: uma delas liga ao Senhor de Matosinhos e percorre a cidade compacta, enquanto a outra conecta o Aeroporto Sá Carneiro.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Leça da Palmeira e Matosinhos ascenderam a Vila em 1853, constituindo-se como cabeça do Concelho de Bouças, mas a imagem coeva pouco excederia a monumentalidade da igreja e santuário do Bom Jesus, o forte Joanino de Leça e as margens frondosas do rio Leça, dado que se tratava essencialmente de gente vivia do mar ou que lavrava a terra. O território foi-se urbanizando e industrializando, criando cidades compactas e densas, completamente cercadas à densa mancha do edificado que caracteriza o aglomerado urbano do Porto, funcionalmente incluindo-se no núcleo duro do Arco Metropolitano do Noroeste de Portugal. Matosinhos concentra no seu território funções direccionais de âmbito metropolitano e serviços avançado de idêntica escala.

As pendularidades, nesta área mais pesada e densamente urbanizado da AMP, são cada vez mais caleidoscópicas do que centrípetas, porque induzidas por múltiplas centralidades (logística, grandes superfícies comerciais, etc.) mais ou menos dispersas.

DEMOGRAFIA

Com uma população total de 169.261 habitantes (INE - estimativas da população residente-2008) tendo registado um total de 167026 no RGP de 2001, Matosinhos é, quanto à dimensão populacional, o terceiro município da Euroregião. Num território cuja área é de 62.2 Km², a densidade populacional é elevada (2719.5 habitantes /Km²) resultante de uma malha urbana compacta com destaque para a morfologia ortogonal e recente densificação da frente de mar da cidade consolidada, assim como da cada vez maior importância demográfica de outras freguesias de forte ritmo de urbanização, como são os casos de Senhora da Hora ou de S. Mamede Infesta.

O saldo migratório, num território ainda em expansão e compactação urbana, tem sido positivo (entre 1992 e 2001 foi de 6.1 mil pessoas) ao que acresce um saldo fisiológico de idêntico sinal (2.4 ‰) dado que a taxa de natalidade, ainda em 2008, era de 10.7 ‰ e a de mortalidade de 8.3 ‰, sendo a taxa de crescimento efectivo de 0.47 ‰, conjunto de valores que superam os registados na NUT II Norte.

O município apresenta um índice de envelhecimento (99.0) e de dependência de idosos (21.3) praticamente igual ao da NUT II Norte, o mesmo sucedendo quanto ao peso relativo da população com 65 ou mais anos na população total (14.9 %) ou do escalão etário mais jovem (até aos 14 anos) que é de 15.1 %.

CARACTERIZAÇÃO SOCIAL

O indicador per capita do poder de compra concelhio comparativamente com a média nacional, relativo ao ano de 2007, é de 127.88, o qual excede largamente o da NUT II Norte (85.45), situando-se também bem acima da média nacional.

Em Julho de 2009, o desemprego registado cifrava-se em 8712 pessoas, o que corresponde a uma taxa bruta aproximadamente 10 % da população activa. O perfil sociológico dos desempregados revela características urbanas, não só porque mais de metade (52.4 %) são homens, ao contrário do que sucede na NUT II Norte, mas também porque incide menos no escalão etário mais jovem, que contabiliza 9.4 % do total, e mais no de pessoas com 55 e mais anos de idade (21.6 %). Como seria de esperar, a repartição segundo os níveis de escolaridade demonstra comparativamente uma qualificação mais favorável do que a Região dado que somente pouco mais de metade (52.1 %) possuíam apenas como habilitação o 1º ciclo ou o 2º ciclo de escolaridade enquanto 10.7 % eram titulares de uma licenciatura.

Se, em 2008, o número total de pensionistas por invalidez, velhice e sobrevivência era de 42.827 pessoas, o que corresponde a 25.3 % da população estimada, peso relativo praticamente idêntico ao que registava a NUT II Norte, decorrendo da especificidade da exclusão social urbana, a expressão do rendimento social de inserção era muito elevada dado que abrangia um total de 12162 pessoas - das quais 5891 tinham menos de 25 anos (48.4 %) - o que representa quase 15 % da população activa e 7.1 % da população residente estimada.

Praticamente toda a população residente (98 %) é servida por sistemas públicos de abastecimento de água ao domicílio e 85 % por sistemas de drenagens de águas residuais, sendo a taxa quinquenal de mortalidade infantil (2004-2008) de 3.1 ‰, valor próximo do registado pela NUT II Norte (3.4‰). Em 2008 a despesa da Câmara municipal em actividades culturais e de desporto foi considerável (208.3 € por habitante) atingindo praticamente o dobro da capitação regional, o que correspondia a cerca de 1/3 (34.3 %) do total das despesas do município.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O município tem uma tecido económico com alguma diversificação ainda que com um claro predomínio do sector terciário, sobretudo o económico e dos serviços de apoio à produção (actividades financeiras, transportes, armazenagem, etc.). Do total da população residente activa, 42.1 % exerce actividade profissional no terciário económico, contra apenas 25 % no social, perfazendo conjuntamente cerca de 2/3 do total (67.1 %), distribuindo-se a remanescente pelos sectores secundário (32.8 %) e primário (1.1 %).

Localizam-se no município além das duas principais plataformas logísticas do Norte de Portugal (porto de Leixões e Aeroporto Sá Carneiro), algumas das maiores empresas portuguesas com elevados níveis de competitividade e de internacionalização, a exemplo de indústrias alimentares e bebidas, petroquímica, ou máquinas e material eléctrico. Trinta empresas com sede no município tinham ao serviço, em 2007, mais do que 250 trabalhadores, sendo as quatro maiores responsáveis por mais de 1 / 3 (36.7 %) do volume de negócios

Em 2007, o número total de empresas de indústrias transformadoras (1267) repartia-se por quase todos os ramos, sobressaindo as têxteis (21.3 %), as metalúrgicas (18.4 %), as de máquinas e equipamentos (12.8 %), alimentares e bebidas (12.2 %) e fabricação de produtos eléctricos (10%). No entanto, quanto ao respectivo peso relativo no volume de negócios - que se cifrava em 1 232 575 milhares de € - o primeiro lugar pertence às alimentares e bebidas (28.2 %) à qual se seguem, por ordem de contributo, as de fabricação de material eléctrico (22.2 %), as de máquinas e equipamentos (12.9 %) e as indústrias metalúrgicas de base e produtos metálicos com 9.5 %.

Trabalham por conta de outrem nos estabelecimentos do município um total de 40831 pessoas, apenas 154 no sector primário, 11 200 no sector secundário e 29 477 no terciário, representando este último sector mais do que 2/3 do total (72.2 %)

As empresas demonstram um perfil, comparativamente, bastante mais favorável no que respeita ao peso relativo do emprego em indústrias transformadoras de média e alta tecnologia (28 %), o mesmo sucedendo quer relativamente ao emprego gerado em actividades TIC (5.1 %), quer quanto ao nível de habilitações já que somente 37.8 % tinham como habilitação o 2º ciclo do ensino básico ou menos, 44.8 % o ensino secundário completo e, o que é significativo, 17.2 % um grau académico universitário.

VANTAGENS COMPETITIVAS NA EUROREGIÃO

Situam-se em Matosinhos as duas principais plataformas logística de relacionamento não só com a comunidade europeia como também com o resto do Mundo como são os casos do porto de Leixões, situado na foz do rio Leça e o Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro que partilha com o município da Maia. O porto artificial de Leixões que recentemente sofreu uma importantes melhorias no sentido de uma melhor desempenho, a exemplo da amarração ao sistema viário assim como de agilização no processamento de contentores (é o segundo no ranking português, só ultrapassado pelo de Sines que em 2008 movimentou cerca de 40 % do total da carga operada nos portos portugueses) movimentou, em 2008, 15 635 toneladas, mis 700 que no ano anterior. Nos últimos 10 anos o porto de Leixões apresenta alguma estabilidade no que respeita às quantidades descarregadas (cerca de 10 mil

ton.) tendo, no decorrer do mesmo período quase duplicado as carregadas (de 3 mil ton para um valor próximo das 5 mil).

O Aeroporto Internacional Sá Carneiro, redesenhado pelo arquitecto Souto Moura, movimentou, em 2008, cerca de 4.5 milhões de passageiros, aumentando o volume de tráfego 13.7 % relativamente ao ano precedente. Trata-se de uma infraestrutura supra metropolitana e cada vez mais de âmbito supra regional, abrangendo o Noroeste da Península Ibérica (10 % dos utilizadores são de origem Galega). Conta com 51 destinos, com particular destaque para o continente americano, nomeadamente o Brasil, a Venezuela e os Estados Unidos da América.

Matosinhos constitui também uma polaridade no que respeita ao comércio de âmbito supra municipal pela importância das grandes superfícies, as mais antigas localizadas em nós de boa acessibilidade automóvel contíguos à cidade do Porto e, a mais recente, com uma área de influencia regional, incluindo a Galiza, localizada junto ao Itinerário Complementar 1.

Acresce o dinamismo de alguns ramos da indústria transformadora, nomeadamente no ramo alimentar e bebidas ou de fabricação de produtos eléctricos, por regra internacionalizadas e com elevada incorporação de I & D.

PROSPECTIVA

No que respeita à textura e dinamismo comercial registaram-se tentativas de reabilitação do comércio tradicional localizado na malha antiga (rua Brito Capelo por exemplo) embora só se possa falar, seguramente, em sucesso confirmado na aposta efectuada na gastronomia ligada ao mar (peixe e marisco) em ambas as margens do Leça e na malha antiga, associada à recente requalificação da frente de marítima.

A Recuperação da relação com o mar – com a pesca artesanal em decadência ainda que importante – ou a memória do mar, particularmente significativa em Matosinhos, poderá passar pela construção de uma nova marina vocacionada para o turismo, mas implicará uma aposta e forte investimento em recursos humanos e materiais no cluster do mar, recurso a rendibilizar na criação de valor e de conhecimento, em associação com os centros de investigação universitários. Além da reutilização de partes da malha antiga da malha antiga (armazéns vitícolas e conserveiras) o principal desafio poderá ser a requalificação ambiental e urbanística do tramo terminal do rio Leça.

MIRANDELA



POSIÇÃO NO TERRITÓRIO

O Município de Mirandela integra o distrito de Bragança e pertence à NUT III Alto Trás -os Montes. Situa-se na transição entre a Terra Fria e a Terra Quente Transmontana praticamente no centro geométrico do Nordeste Transmontano e a meio caminho entre as cidades capitais dos distritos de Bragança e Vila Real, num território de morfologia marcadamente planáltica.

O velho núcleo medieval assentou numa colina sobranceira ao rio, num sítio defensivo que dominava a travessia do Tua, afluente da margem direita do Douro. O antigo centro urbano, elevado à categoria de cidade em 1984, era atravessado pela estrada nacional nº 15, a qual constituía, até há bem pouco tempo, a principal via de comunicação terrestre entre o Litoral, nomeadamente a cidade do Porto, e o interior (Bragança) cortando transversalmente o Nordeste Transmontano. Actualmente a cidade é servida pelo Itinerário Principal 4 - em vias de se transformar em Auto-estrada e pelo caminho de ferro que a liga à linha do Douro.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Território agrícola cerealífero, sobretudo de centeio, mas também de vinhas e oliveiras, a sede do município teve sempre um papel de concentração de actividades comerciais e de serviços com fortes enlaces, a montante ou a jusante, com o trabalho agrícola dominante em todo o seu hinterland rural, ao que actualmente se acrescenta o processamento e comercialização de produtos regionais, processo correlativo com o declínio da agricultura de tipo camponês e de especialização em fileiras produtivas mercantilizadas e extrovertidas.

Depois do período emigratório europeu, assistiu-se e a um processo de concentração urbana à medida que se acelerava o despovoamento dos núcleos rurais. Em 2008, viviam na cidade 10.775 pessoas, um pouco menos de metade do total da população residente no município (25742 pessoas), existindo 91 aglomerados em que residiam menos de 2000 habitantes (total de 14569 pessoas), o que significa uma média de 160 pessoas por “aldeia”.

Mirandela concentra também serviços de apoio à produção de importância supra municipal e de âmbito territorial sub – regional, especialização funcional que tende a reforçar a centralidade do núcleo urbano estendendo a sua área de influência por outros centros populacionais próximos que com ele se conectam nomeadamente pela EN. Nº 213, a exemplo de Valpaços, a Norte, e de Vila For, a Sul. No entanto, são ainda a prestação de cuidados de saúde e o ensino superior que mais marcam a capacidade centrípeta do município.

DEMOGRAFIA

O município de Mirandela tinha em 2008, segundo as estimativas do INE, uma população total 25458 pessoas, num território cuja superfície é de 659.2 Km², o que corresponde a uma densidade populacional de 38.6 hab. /Km², a qual sendo relativamente baixa é, ainda assim, superior aos municípios da raia nordestina, cujos valores oscilam entre os 10 e os 15 hab /Km².

Com uma taxa de natalidade apurada em 2008 de 6.7 ‰ e de mortalidade de 10.4 ‰, a que corresponde um saldo fisiológico negativo de -3.1 ‰, a taxa de crescimento efectivo é também negativa (-0.40 ‰), ao que se acrescentam índices de envelhecimento (181.7) e de dependência de idosos (33.5) da população preocupante bastante superiores ao que regista a NUT II Norte, respectivamente 99.3 e 22.5. O envelhecimento, sobretudo notável nos núcleos rurais, reflecte o facto do peso relativo da população com 65 ou mais anos (22.1 ‰) na população total ser superior à do escalão etário mais jovem (até aos 14 anos), apenas 12.1 ‰.

CARACTERIZAÇÃO SOCIAL

O Indicador per capita do poder de compra concelhio comparativamente com a média nacional, relativo ao ano de 2005, é de 71.41, inferior ao da NUT II Norte (86.24). No entanto, na realidade, atendendo à dimensão do circuito informal da economia e sobretudo aos rendimentos provenientes da pequena agricultura de idosos, por regra a tempo parcial, o diferencial não deverá ser muito acentuado.

O desemprego registado, em Julho de 2009, atingia no um total 1162 pessoas, o que corresponde a uma taxa bruta aproximadamente de 11 % da população activa. O total de mulheres na situação de desemprego (60.2 %) é claramente superior aos homens e mais gravoso do que ocorre na NUT II Norte que regista um desemprego feminino com menor peso relativo (57 %). O escalão etário mais atingido abrange as pessoas com 55 ou mais anos de idade que representam 22.2% do total de desempregados, incidência superior à que se verifica na NUT II Norte com 18.9 %. A estrutura do desemprego, desagregado por níveis de escolaridade, caracteriza-se pela desqualificação, embora revele um perfil ligeiramente mais favorável do que a NUT II Norte na medida em que do total de desempregados, 57.2 % tinha como habilitação o 2º ciclo ou menos, contra 60.3 % com o mesmo tipo de habilitações na NUT II Norte.

Em 2008, o número total de pensionistas por invalidez, velhice e sobrevivência era de 7436 pessoas, o que corresponde a 29.2 % da população estimada, peso relativo superior ao registado na NUT II Norte, revelando a dependência do papel redistributivo do rendimento e de protecção social do Estado. Em contrapartida, o Rendimento Social de Inserção, uma das principais medidas promotoras da coesão social, abrangia somente 338 pessoas, tendo 146 (43.2 %) menos de 25 anos, ou seja, cerca de 3.5 % da população activa e apenas 1.3 % da população residente estimada.

Os níveis de qualidade de vida têm vindo a aumentar. A totalidade da população residente é actualmente servida por sistemas públicos de abastecimento de água ao domicílio e 93 % por sistemas de drenagens de águas residuais. Ainda assim, a taxa quinquenal de mortalidade infantil (2004-2008) foi de 7.8 ‰, superior à registada pela NUT II Norte (3.4 ‰) e a despesa municipal em actividades culturais e de desporto, em 2008, de 61 € por habitante, o que correspondia a 5.9 % do total das despesas do município, quantitativos inferiores aos da média da Região Norte, respectivamente 78.8 € e 12 %.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

Além da industria agro-alimentar, a de maior relevância, com particular destaque para os enchidos regionais (alheiras), a que se acrescentam a olivicultura e a

viticultura, que representam actualmente as culturas agrícolas dominante, salienta-se também a de material eléctrico, a construção civil (cerâmica, pré-esforçados, granitos e mármore) e os têxteis. Comparativamente com os restantes municípios nordestinos, as empresas apresentam um perfil não despidendo no que respeita ao peso relativo do emprego em indústrias transformadoras de média e alta tecnologia (7%), o que já não sucede relativamente ao emprego gerado em actividades TIC, somente 1.4 %.

O tecido produtivo é muito marcado pelas pequenas e micro empresas de comércio e serviços daí resultando, em 2007, uma taxa de trabalhadores por conta de outrem em estabelecimentos com menos de 10 empregados de 37.9 %, peso relativo bastante superior ao registado pela NUT II Norte (24.9 %). Ainda por conta de outrem, trabalham em estabelecimentos no município, 3012 pessoas, 83 no sector primário (2.7 %) 876 no secundário (28.2 %) e 2143 no terciário (69.1 %), reflectindo o elevado peso no emprego dos sectores sociais e administrativo do estado, o qual supera o terciário económico. O nível de habilitações dos trabalhadores é ligeiramente mais favorável no município do que na região, dado que 45.8 % tinham como habilitação o 2º ciclo do ensino básico ou menos, 42.8 % o ensino secundário completo e 10.8 % eram licenciados.

VANTAGENS COMPETITIVAS NA EUROREGIÃO

O município é detentor de um substancial capital ecológico e ambiental que se manifesta quer em paisagens rurais de grande equilíbrio geo-ambiental e densa espessura histórica, quer em trechos ou nichos de natureza com elevado potencial quanto à biodiversidade. Possui um património construído em razoável estado de conservação e um património imaterial também relevante. Tem, portanto, condições para alargar a oferta turística, apostando em segmentos de procura solventes e sensíveis aos saberes e práticas de uma ruralidade ainda muito presente na nossa memória colectiva, ou mais ou menos longínqua, relativamente aos turistas oriundos do Norte da Europa.

À manutenção das práticas e métodos de cultivo tradicionais na agricultura, por regra, extensivas e com reduzido impacte ambiental, acresce a certificação de produtos regionais com Indicação de Proveniência Geográfica reconhecidas e facilmente identificáveis pelos consumidores na dupla vertente tradição e tradução territorial.

Enquanto centralidade importante no quadro do corredor urbano estruturante do Nordeste, o município tem massa crítica de dimensão suficiente para albergar serviços de âmbito supra municipal com uma área de influência abrangendo todo o Nordeste Interior.

PROSPECTIVA

A qualificação do território implica a prossecução de políticas urbanísticas no sentido de melhorar a qualidade ambiental urbana, na relação do centro urbano com o rio ou no desenho do espaço público, fazendo-se ou refazendo-se enquanto cidade humanizada e atractiva para viver. Ao mesmo tempo que se recupera o edificado nos núcleos rurais, encontram-se soluções imaginativas para melhorar a qualidade de vida sobretudo dos idosos mantendo, como é tradição regional, uma forte solidariedade inter geracional.

O reforço, enquanto centro de serviços sub – regional, implica participação em valências especializadas do sistema nacional de saúde, a consolidação do ensino superior e a promoção de uma massa crítica endógena aberta à inovação, às soluções específicas, inteligentes e criativas

A sedimentação produtiva de fileiras da produção agrícola competitiva, como são os casos do vinho, do azeite ou da floresta, implicam uma estruturação organizativa e uma porosidade elevada com a investigação científica, no sentido de aumentar a quota da produção na cadeia de valor que se repercute, quer no rendimento financeiro das explorações agrícolas, quer na manutenção da riqueza e vivacidade de uma paisagem cultural densa.

O BARCO DE VALDEORRAS



POSICIÓN NO TERRITORIO

O Barco de Valdeorras sitúase no extremo oriental de Galicia, no val do Sil, articulando unha comarca montañosa fragmentada polo curso fluvial, no que se concentra a base demográfica, os aproveitamentos agrarios e productivos, e a disposición das principais infraestruturas e dotacións públicas. Ocupa un espacio de transición entre o Bierzo e Ourense, sendo unha das vías naturais de entrada en Galicia. Artículase entornó á N-120, que a comunica á vez co resto do territorio galego e con Castela-León. A súa situación excéntrica respecto ás cidades principais do sistema urbano galego, supuxo un aillamento tradicional que nos últimos tempos possibilitou o desenvolvemento dunha estrutura funcional con ritmos de funcionamento individuais respecto á capital provincial. O Barco é o referente urbano dun subsistema de asentamentos que nos últimos anos fundamenta o seu desenvolvemento no aproveitamento dos recursos endóxenos, nomeadamente industria de transformación da lousa. A súa condición de corredor natural acentúase pola disposición da rede viaria comarcal que converxe no núcleo do Barco, reforzando a súa centralidade e capacidade de atracción sobre o espacio comarcal próximo.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

O Barco é o referente urbano principal de Valdeorras, conformando un eixo lineal con Vilamartín e A Rúa, que desempeñan funcións subcomarcais. Entre O Barco e A Rúa establécese unha bipolaridade, si ben cun claro liderazgo funcional no Barco. Articula un conxunto de 969 km², cunha poboación situada nos 28.500 habitantes, distribuídas ademáis do propio nos concellos de Carballeda, A Veiga, A Rua, Vilamartín, Piñín e O Bolo. Tradicionalmente as súas relacións con Ourense foron débiles, vencelladas á dependencia administrativa, pois a maior accesibilidade respecto a Ponferrada, derivou nunha máis forte atracción funcional no eido privado cara esta última. A elección do Barco como punto de localización de equipamentos públicos con capacidade estruturante, derivados dos procesos de descentralización político-administrativa, xunto ó incremento da oferta comercial e de servizos nos últimos anos, acentuou a centralidade da pequena cidade e o reforzamento dunha estrutura terciaria. A base agraria é débil, vencellándose fundamentalmente á transformación vitivinícola, potenciada polo recoñecemento da Denominación de Orixe. Mentras a base económica de máis potencial derivase do aproveitamento da lousa, se ben as canteiras sitúanse nos concellos viciños.

DEMOGRAFIA

O concello do Barco conta con pouco máis de 14.000 habitantes, concentrándose a maioría no casco urbano, que se constitúen no segundo en relevancia da provincia de Ourense. Nos últimos anos mantivo unha lixeira tendencia alcista, sendo un exemplo excepcional no seu entorno espacial (franja oriental galega). A base poboacional é relativamente xoven, como consecuencia da atracción funcional que tivo no pasado recente, o que lle permite un crecemento vexetativo natural e unhas taxas natalistas e de mortalidade respectivamente dun 9,47% e un 6,89%. Esta situación derivase do desenvolvemento industrial do sector da lousa e do reforzamento da base terciaria. Derivado desto é que o envellecemento do concello, un 16,9%, é menor que a media galega, en case 5 puntos. O potencial de desenvolvemento das pasadas décadas tamén atraeu poboación emigrante, presentando un saldo positivo constante nos últimos anos, e case un 10% de poboación extranxeira. Esta situación contrasta cos concellos limítrofes que perden efectivos humanos e mesmo coa Rúa que tende a un estacamento poboacional nos últimos anos.

CARACTERIZACIÓN SOCIAL

Os niveis de renda do Barco son máis elevados que os do seu entorno, consecuencia da importancia que acada a industria de transformación da lousa. O valor engadido da súa explotación concéntrase no Barco, e tamén os fluxos de consumo

vencellados á estrutura terciaria. A actividade agraria é moi escasa, con só un 2,76 dos activos. Na industria empréganse o 24% dos activos. Mentras na construción traballan o 13,1% e, sobre todo nos servicios o 60,1%. Estamos entón ante un núcleo terciario de prestación de servicios e de apoio á valorización da lousa. Os avatares dos últimos anos, teñen elevado a taxa de paro, pois a base económica aparece moi vencellada á actividade constructiva, actualmente en franco retroceso. A súa taxa de máis dun 13% é superior á media provincial, debido tamén ó importante número de asalariados e traballadores por conta allea.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O Barco experimenta un proceso de industrialización e modernización productiva significativo nas últimas décadas. Os estímulos iniciais asócianse á ubicación de CEDIE, para posteriormente asistir a un auténtico “boom” pizarreiro, pois aínda que as canteiras están noutros concellos as empresas de comercialización e servicios afíns sitúanse aquí. Derívase este auxe da millora das comunicacións, da demanda francesa deste material e do investimento derivado da acumulación de capitales, nun auténtico exemplo de industrialización endóxena e reinversión dos beneficios de xeito constante. Conta tamén cunha sólida base comercial e de servicios, tanto públicos como privados, que dan saída ás demandas do conxunto da comarca. Destaca a localización de servicios públicos como o Hospital. O comercio abastece a demanda interna estimulado polas altas rendas do territorio, presentando certa dependencia nesta liña respecto a Ponferrada. O sector agrícola é casi residual, baseándose no cultivo da vide nos entronques das ladeiras montañosas coas terras máis chairas de fondo de val. Nos últimos anos unha actividade en auxe é o turismo, favorecido pola calidade paisaxística e a demanda de turismo en contacto coa natureza. A millora da accesibilidade, xunto ás maiores dotacións turísticas derivan nun aumento progresivo da actividade.

VENTAXAS COMPETITIVAS NA EUROREXIÓN

O Barco, pola súa situación de enlace co Bierzo e o conxunto do noroeste peninsular, aporta como ventaxa competitiva o seu carácter de porta de entrada e saída para o espacio eurorexional. O sector económico de maior peso é a industria da lousa, que se ben está a experimentar unha certa contracción como consecuencia da actual crise, por tradición, formación e especialización, configura un SPL de certo percorrido. A redución dos tempos de conexión co conxunto do sistema urbano galego e a conectividade derivada da proximidade á AP-9 pode acentuar o papel de espazo de transición. Outra ventaxa é o abundante dispoñibilidade de enerxía vencellada ó aproveitamento hidroeléctrico. E, tamén, o alto valor paisaxístico e ambiental do seu entorno próximo, derivado do contraste entre o fondo do val e as

proximidade de áreas montañosas, así como da súa particular vexetación derivada da degradación do clima mediterráneo típico de Valdeorras.

PROSPECTIVA

O futuro do Barco, xunto co conxunto de Valdeorras, vencéllase ó desenvolvemento da industria da lousa. A potenciación do SPL, así como o fomento da innovación e a interrelación empresarial debe conformar un cluster que incremente a competitividade da actividade e contribua a xerar emprego. Xunto a isto, o potencial turístico vencellado á paisaxe, a gastronomía-vinicultura ou ás actividades de natureza (proximidade de Cabeza de Manzaneda), poder ser un recurso estratéxico de cara ó futuro. Neste senso a explotación industrial da lousa deberase acompañar de campañas de restauración natural do espazo das canterías. A potenciación do eixo comunicativo central de Galicia, coa posible posta en marcha dunha vía de alta capacidade Santiago-Lalin-Monforte-Barco-Ponferrada, pode supor un importante estímulo de desenvolvemento, toda vez que reforzaría a posición territorial do Barco como entrada-saída a Galicia.

O CARBALLIÑO



POSICIÓN NO TERRITORIO

Con case 14.000 habitantes O Carballiño ocupa unha posición territorial de cruce de camiños. Sitúase nas estribacións da Dorsal Meridiana, no Val do Arenteiro que se prolonga cara o sur ata entrocarse co val do Miño, na Comarca do Ribeiro. Considerándose por tanto un espazo de transición. Conta cunha reforzada accesibilidade derivada da apertura recente da AG-53, Santiago-Ourense e da millora das súas conexións viarias con Lalín, con Ribadavia a través da OU-504, e da N-521 con Pontevedra. A posición de centralidade e accesibilidade é a base da súa funcionalidade espacial como centro terciario abastecedor de bens e servizos ó conxunto de habitantes das Terras de Arenteiro. Como cabeceira urbana dunha ampla comarca rural de forte tradición migratoria, fundamentalmente cara Latinoamérica, ten sido nas últimas décadas lugar preferente para o investimento asociado ó retorno, e mesmo para o retorno físico da poboación.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Carballiño centraliza a comarca das Terras de Arenteiro, formada polos concellos de Cea, Beariz, Boborás, O Irixo, Piñor, San Amaro, Punxín e Maside, cun volume demográfico inferior ós 29.000 habitantes, nunca situación constante

de perda de habitantes. O liderazgo deste núcleo respecto ó resto de asentamentos é moi claro. Con núcleos de semellante entidade comparte áreas de influencia, tal é o caso de Ribadavia, ou de Lalín. Neste último caso o incremento da conectividade entre ambas pequenas cidades refórzase claramente pola recente apertura da AG-53. O conxunto da área espacial articulada polo Carballiño tópase nun proceso de perda demográfica, envellecemento e crise económica, podendo caracterizarse como un espazo rural en declive, onde os únicos estímulos de desenvolvemento se vencella ás dinámicas urbanas do Carballiño. A proximidade a Ourense xenera un forte vínculo espacial, que en menor medida, polas milloras comunicativas, se manifesta respecto a Santiago de Compostela, pois está unida a ambas cidades pola AG-53.

DEMOGRAFIA

Aínda que de xeito moderado O Carballiño medra demográficamente nos últimos anos ata o volume actual, en claro contraste con concellos limítrofes que están a experimentar unha profunda crise poboacional derivada do envellecemento e a despoboación. Este aumento susténtase no feito de ser receptor de poboación inmigrante, pois o crecemento vexetativo local é negativo cunha taxa natalista de pouco máis dun 8% fronte a un 10% da de mortandade. Isto leva a un contraste entre os habitantes tradicionais, cunha elevada taxa de envellecemento superior á media galega dun 25%, e os novos residentes, que supón sobre un 5% da poboación total. A capacidade de atracción demográfica baséase na consolidación das actividades terciarias que fundamentan a centralidade espacial do Carballiño.

CARACTERIZACIÓN SOCIAL

No Carballiño a pegada da emigración está moi presente na sociedade local, pois a súa intensidade e o feito de ser lugar elixido para o seu retorno impacta no conxunto da sociedade e a economía local. A nivel laboral, como corresponde cun núcleo terciario cabeceira de comarca, o sector servicios é o de maior carga de emprego cun 57% dos activos. Séguelle a construción con máis dun 22%, derivado da tradicional intensidade que as remesas da emigración tiveron na actividade constructiva, moito máis intensa no pasado recente, pero aínda con certa intensidade na actualidade. A baixa presenza industrial leva a que só se ocupen neste sector o 16,6% dos activos, mentras a agricultura desempeña un papel practicamente residual de pouco máis dun 3%.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O sistema productivo local fundaméntase no desenvolvemento das actividades terciarias, derivadas da súa centralidade como cabeceira dunha ampla comarca

rural. Predomina o comercio, a hostelería e os servizos persoais, así como os administrativos, cun nivel medio de especialización debido a proximidade da cidade de Ourense. No seu desenvolvemento ten grande impacto a capacidade de consumo dos emigrantes retornados e dos que se topan en período vacacional que estimulan o consumo. Tamén inflúe o tradicional papel de vila balnearia que, aínda que con menor intensidade, se mantén na actualidade. A nivel agrario, a actividade é practicamente residual, baseándose no cultivo da vide en áreas caracterizadas por microclimas. A construción é un importante motor económico, pois foi o sector receptor dunha grande cantidade de remesas que foron canalizadas cara o desenvolvemento inmobiliario. A industria, pese a existencia dun Polígono Industrial e as posibilidades derivadas da presenza dunha estación ferroviaria, non tivo unha excesiva transcendia. Non foi quen de desenvolver un sector endógeno baseado no sector dos transformados da madeira, pese a que no seu momento se impulsaron empresas de certa entidade. Na actualidade identifícanse certas actividades vencelladas cos materiais de construción. Un sector con amplias posibilidades de desenvolvemento futuro é o turismo, vencellado á abundancia de patrimonio cultural e natural existente no seu entorno próximo (destaca a actividade balnearia), e que a millota crecente da rede de comunicación incrementa a súa accesibilidade ós mercados emisores.

VENTAXAS COMPETITIVAS NA EUROREXIÓN

O Carballiño presenta como ventaxa competitiva a súa situación nun espazo de transición entre a costa e o interior de Galicia, ben posicionado tamén para o desenvolvemento dun eixo interior de desenvolvemento norte-sur. O remate da AG-53 incrementa de xeito notable a súa accesibilidade ó conxunto do sistema urbano. Especialmente a Ourense coa que se reforza a súa relación de dependencia e integración. Tamén en dirección Santiago e A Coruña. Pola súa parte a tradicional conexión con Pontevedra e con Vigo, se incrementa, así como coas cidades do Norte. É de interese os intensos vencellamentos sociais e afectivos cos destinos de emigración dos residentes da comarca de Arenteiro. En especial cos residentes en México e Panamá. O Carballiño pode servir de plataforma de contacto tanto para abrir mercados externos, como para canalizar remesas e investimentos procedentes destes destinos. Outras das ventaxas competitivas é a tradición balnearia, que abre a porta ó desenvolvemento dunha actividade turística de calidade nun sector en auge, e que posibilita a creación dunha rede de cidades balnearias dentro do conxunto da Eurorexión.

PROSPECTIVA

O Carballiño, debido ó incremento da súa accesibilidade viaria, tenderá a reforzar os seus ligamentos con Ourense. Esta circunstancia pode incidir de xeito negativo na estrutura comercial e de servizos locais, producíndose unha fuga de

consumo cara a capital provincial, si non é capaz de xerar unha oferta diferenciada e de calidade. Este proceso pode repetirse, aínda que en menor medida, respecto a Lalín e incluso a Santiago de Compostela. Por outra parte, si é capaz de xerar oferta de solo apto para a localización empresarial, pode converterse en localización preferente para actividades productivas de natureza industrial (sempre e cando a formación dos recursos humanos o posibilite), que se poden reforzar pola futura dispoñibilidade do espazo da actual estación ferroviaria para actividades loxísticas. No actual contexto o desenvolvemento constructivo tenderá a aminorar, así como a incidencia na economía local das remesas da emigración, tanto polo fin de ciclo, como polas dificultades obxectivas dos lugares de destino. A posta en valor da riqueza e a tradición termal, xunto ó abundante patrimonio natural e cultural, convértese tamén nun baluarte de futuro.

PEÑAFIEL



POSIÇÃO NO TERRITÓRIO

O município de Penafiel integra o Distrito do Porto e faz parte da NUT III Tâmega. Situa-se na margem esquerda do Rio Sousa, afluente do Douro, a cota alta em relação ao atravessamento do rio e no trajecto da velha estrada do pão que ligava a cidade do Porto a Trás - os - Montes. O território municipal confronta a Norte com o de Lousada, a Sul com o de Castelo de Paiva, a Nascente com Amarante e Marco de Canavezes e, a Poente, com o de Paredes. Além da antiga Estrada Nacional nº 15 que atravessa a cidade, o município é servido pelos eixos rodoviários Itinerário Complementar 25 e, sobretudo, pela Auto-estrada 4, que permite uma elevada acessibilidade ao núcleo duro do Arco Metropolitano do Noroeste.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

A cidade de Penafiel, conjuntamente com a de Paredes, praticamente coalescentes em termos de mancha construída, constitui a mais importante centralidade a nascente do aglomerado urbano do Porto. Praticamente na junção dos dois municípios situa-se o Hospital Distrital Padre Américo, equipamento do sistema nacional de

saúde de nível sub regional que serve praticamente todo o vale do rio Sousa e ainda parte do Tâmega

Embora o conjunto das múltiplas centralidades do vale do Sousa se caracterize por uma grande dispersão territorial, por vezes complementar, a cidade estende a sua influência nos serviços de apoio à produção ou noutros do terciário económico, incluindo o comércio, assim como na oferta cultural, aos municípios vizinho.

DEMOGRAFIA

Segundo o INE (estimativas da população residente - 2008), o município de Penafiel tinha uma população total de 71841 pessoas, residindo num território com a superfície de 212.2 Km², o que se traduz numa densidade populacional de 338.5 hab /Km², valor relativamente elevado que resulta essencialmente da densa malha de povoamento que configurou urbanidades difusas e destendidas que assentaram num tecido anteriormente de feição rural.

Com uma taxa de natalidade, apurada em 2008, de 10.8 ‰ e de mortalidade de 7.2. ‰, a que corresponde um saldo fisiológico positivo de 3.6 %, ainda assim, a taxa de crescimento efectivo é ligeiramente negativa (-0.20 %). Penafiel regista, no entanto, índices de envelhecimento (61.5) e de dependência de idosos (16.2) bastante baixos, muito inferiores aos da NUT II Norte, respectivamente 99.3 e 22.5. A estrutura etária é ainda marcadamente jovem, dado que o peso relativo da população com 65 ou mais anos (11.3 %) na população total é bastante inferior à do escalão etário mais jovem (até aos 14 anos) onde se incluem 18.4 % dos residentes.

CARACTERIZAÇÃO SOCIAL

O indicador per capita do poder de compra concelhio comparativamente com a média nacional, relativo ao ano de 2007, é de 67.90, portanto bastante inferior ao da NUT II Norte.

Em Julho de 2009, o desemprego registado no município abrangia 3434 pessoas, o que corresponde a uma taxa bruta aproximadamente de 10 % da população activa. Essencialmente feminino, dado que quase 2/3 (62.2%) do total são mulheres, incide também particularmente no grupo etário jovem (com 25 anos ou menos), o qual representa 17.7% do total de pessoas desempregadas, em parte fruto do refluxo que atravessa o mercado de novas construções para habitação. Tal como noutros territórios, onde é evidente a desqualificação profissional e a precariedade do trabalho, 40.2 % dos desempregados tinham como qualificação académica o 1º ciclo e 21.1 % o 2º ciclo ou menos.

Em 2008, o número total de pensionistas por invalidez, velhice e sobrevivência era de 14220 pessoas, o que corresponde a 19.8 % da população estimada, peso relativo bastante inferior ao que registava a NUT II Norte (25.2%), ao invés do que sucedia com o rendimento social de inserção a que recorreram 4165 pessoas, tendo 1957 (47%) menos de 25 anos, ou seja, cerca de 12 % da população activa e 5.8 % da população residente estimada, perfil característico dos territórios mais jovens e decorrente do conflitual e rápido processo de integração na urbanidade.

Actualmente 81% da população residente é servida por sistemas públicos de abastecimento de água ao domicílio e por sistemas de drenagens de águas residuais, sendo a taxa quinquenal de mortalidade infantil (2004-2008) de 1.7 ‰, valor significativamente inferior ao registado pela NUT II Norte (3.4‰). Ainda em 2008, a despesa da Câmara municipal em actividades culturais e de desporto foi de 67.6 € por habitante, o que correspondia a 12.8 % do total das despesas do município, em consonância com a média registada na Região Norte.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O município de Penafiel tem uma base económica fundamentalmente assente na produção industrial. Reflexo disso, o sector secundário emprega mais de metade da população residente, não chegando o terciário a atingir 40 %, sendo já residual o primário, com apenas 3.5 %. As indústrias extractivas (sobretudo extracção de granitos), a transformadora e o trabalho na construção civil, suportado em redes de subcontratação locais, representam perto de 2/3 do total do emprego.

O volume total de negócios gerado pelas empresas da industria transformadora do município foi, em 2007, de 225006 milhares de €, contribuindo com mais que 10 % do total - e por ordem de grandeza - a têxtil e vestuário com mais de 1/3 (35.5 %), num total de 200 empresas num universo de 556, a alimentar (essencialmente fileira vitícola) com 17.4 %, a fabricação de outros minerais não metálicos, com 14 % e as químicas com 13.4 %.

De um modo geral, as empresas apresentam um perfil com fraca representação no que respeita ao peso relativo do emprego em indústrias transformadoras de média e alta tecnologia (8%), o que se agrava relativamente ao gerado em actividades TIC, praticamente despidendo (0.3 %).

Em 2007, trabalham por conta de outrem em estabelecimentos no município, 13915 pessoas, 77 no sector primário (0.6 %), 8408 no secundário (60.4 %) e 5430 no terciário (39 %), possuindo os trabalhadores um nível de habilitações inferior ao que registava a Região, na medida em que mais de metade (58.9 %) tinham como

habilitação o 2º ciclo do ensino básico ou menos, 33.4 % o ensino secundário completo e somente 7.2 % eram licenciados.

VANTAGENS COMPETITIVAS NA EUROREGIÃO

No quadro de uma ruralidade que se reconfigurou numa urbanização extensiva e num processo de industrialização difusa, praticamente todo o território municipal goza de uma boa acessibilidade às principais infraestruturas de relação com o Arco Metropolitano do Noroeste, nomeadamente ao porto de Leixões e ao aeroporto Francisco Sá Carneiro

Na produção agrícola sobressai a fileira vitícola, situando-se no município a sede da principal empresa produtora e exportadora de Vinho Verde. A rota do Românico do Vale do Sousa de que faz parte ou, mais recentemente, o novo museu municipal, simbolizam uma aposta na cultura e no turismo.

PROSPECTIVA

Aprofundamento da articulação com a cidade de Paredes (praticamente um continuum urbano), reforçando a sua centralidade na estrutura reticular policêntrica que caracteriza o Arco Metropolitano do Noroeste, assumindo-se como o principal foco de estruturação e dinamização do território a Nascente, entre a cidade do Porto e Vila Real.

O principal desafio, reside na promoção da coesão social e melhoria da competitividade das empresas, o que passará necessariamente pela qualificação escolar e profissional dos mais jovens, possibilitando uma maior equidade de oportunidades e uma menor dependência quer do papel assistencialista do Estado, quer dos ciclos recessivos da economia que atingem particularmente as bolsas de trabalho mais vulneráveis pela desqualificação e precariedade dos vínculos contratuais do trabalho.

RIBEIRA



POSICIÓN NO TERRITORIO

Con algo máis de 27.000 habitantes, Ribeira é a capital da Comarca de Barbanza, que se sitúa na marxen norte da Ría de Arousa. A mesma está formada Rianxo, A Pobra e Boiro, e conta cunha importante ocupación humana, máis de 66.000 habitantes no seu conxunto. Trátase dun espazo de tradicional e forte ocupación humana derivada da intensidade da actividade pesqueira e os seus derivados, así como do potencial agrolóxico. Desempeña un papel de centro comercial e de servicios, reforzado polas actividades pesqueiras e industriais desenvoltas ó carón do seu porto. A proximidade da Serra do Barbanza á liña de costa configura un corredor lineal articulado pola AC-305, que organiza o sistema de asentamentos e fixa os usos productivos do solo. As debilidades comunicativas, ata non fai demasiado tempo, deron lugar a un reforzamento funcional de Ribeira, que pasa a desempeñar un claro papel de núcleo urbano de referencia cunha boa dotación comercial e de servicios públicos e privados. O seu emplazamento enmárcase de xeito inicial á actividade portuaria, nunca estreita franxa de topografía plana. Nos últimos anos a súa posición excéntrica desminue coas milloras infraestructurales levadas a cabo, abrindo a porta ó desenvolvemento de novas actividades (turismo), favorecendo a competitividade das xa existentes, e o asentamento dun conglomerado de PEMES.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Ribeira é o núcleo rector da marxen septentrional da Ría de Arousa. Como cidade complementábase no seu termo municipal con outros núcleos de certa densidade como Carreira, Aguiño ou Palmeira. No Barbanza predomina unha estrutura policéntrica, na que Ribeira se complementa con Boiro, a Pobra e Rianxo. Faise complexo establecer unha delimitación funcional, predominando un conglomerado de interferencias funcionais entre estes núcleos, si ben o liderazgo funcional, demográfico e económico de Ribeira é incuestionable.

O seu vencellamento funcional é fundamentalmente con Santiago de Compostela, con quen ten reforzado os seus lazos a raíz da apertura da Vía Rápida, actual Autovía, do Barbanza. Precisamente esta vía integra ó conxunto da comarca, a través da AP-9, co conxunto do sistema urbano do EA. Os vencellamentos co espazo correspondente ó sur da Ría de Muros, son máis débiles debido á complexidade comunicativa. O vencellamento á actividade pesqueira de todo o Barbanza é moi claro, se ben nos últimos anos o auxe turístico, que acarrea un desenvolvemento constructivo paralelo, ten gañado protagonismo.

DEMOGRAFIA

A poboación medra de xeito progresivo nos últimos anos ata acadar a máxima cifra de 27.438 habitantes no 2008. O incremento débese tanto ó mantemento dun crecemento natural positivo, a taxa natalista é lixeiramente superior á de mortandade (10% e 9% respectivamente), como ó saldo migratorio positivo en relación co exterior, como consecuencia da atracción económica de Ribeira, e en especial da pesca. A estrutura demográfica é relativamente xoven para Galicia, estando a taxa de envellecemento por debaixo da media rexional. No seu conxunto o Barbanza, como corresponde a meirande parte do espazo litoral galego, mantén dinámicas demográficas positivas e unha elevada densidade poboacional, especialmente na estreita franxa costeira que se sitúa entre a costa e as áreas de forte pendente topográfica que dificultan o asentamento humano.

CARACTERIZACIÓN SOCIAL

A actividade económica principal en canto a número de empregados en Ribeira é o terciario, que da traballo a un 42,6% da poboación. Isto débese ó reforzamento da súa centralidade e ó desenvolvemento das actividades comerciais, de servizos persoais e públicos (destaca o Hospital) e de complemento á produción, fundamentalmente a pesqueira. O seu carácter urbano refórzase nos últimos anos pois no 1991 esta porcentaxe era só dun 36,7%. A pesca ocupa a case 3.000 persoas, acadando unha alta porcentaxe dun 30%. Mentras a industria emprega ó

16,24% dos activos, tanto vencellados á transformación-comercialización da pesca, como da rede de PEMES existentes. Por último a construción mantén valores modestos, sobre un 8,8%, e o sector agrario quédase nun 2%. Esta distribución evidencia un forte vencellamento social e económico coa actividade pesqueira.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O principal recurso de Ribeira e do conxunto do Barbanza é a pesca e todas as funcións derivadas. A carga laboral directa do porto, xunto coas actividades inducidas soporta una parte fundamental da vida económica local. Os servizos e infraestruturas portuarias posibilitan o amarre dunha flota especializada no sector pesqueiro. Os inevitables vaibéns desta actividade, moi dependente de decisións políticas axenas ás decisións locais (acceso a caladoiros, paros biolóxicos, etc), leva a unha sucesión de momentos de crise con outros de forte dinamismo. A industria de transformación deste recurso local atrae traballadores do conxunto da comarca, xerando movementos pendulares co entorno próximo. A agricultura ocupa un papel practicamente residual. Mentres nos últimos anos acada certa relevancia económica o sector vencellado á construción, derivado en grande medida da atracción turística de carácter estival que exerce Ribeira, cun gran número de segundas residencias. Precisamente o turismo plantéxase como un pilar económico en auxe, derivado da calidade das súas praias e do complexo de Corrubedo. Así mesmo toda a parte norte da Ría de Arousa presenta un enorme atractivo que en certa medida repercute de xeito directo en Ribeira. Os servizos, públicos e privados, reforzan a súa presenza e especialización nos últimos anos como consecuencia do incremento da capacidade de consumo da sociedade, e pola localización de equipamentos de carácter estruturante para o conxunto desta área. Tamén o desenvolvemento empresarial ten xerado actividades de apoio á produción.

VENTAXAS COMPETITIVAS NA EUROREXIÓN

Ribeira aporta ó EA un SPL especailizado no ámbito pesqueiro, que pode complementarse con outros portos (Vigo, A Coruña, Vilagarcía, ou o de Burela situado na Mariña lucense). A tradición e saber facer pode ser extrapolable a outros de mediana dimensión. A súa situación no vértice da Ría de Arousa e a súa capacidade estruturante dun espazo policéntrico de certa carga demográfica, aporta capacidade de dinamización para o conxunto deste espazo. Un dos grandes campos a desenvolver vencélase ó turismo, especialmente pola presenza de espazos de grande valor ambiental, como as Dunas de Corrubedo, con capacidade para articular unha rede de espazos de grande valor natural e tirón turístico no conxunto eurorexional. Tamén a recente apertura da autovía, que conecta de xeito directo ó Barbanza co eixo lineal da AP-9 abre unha oportunidade a por en valor.

PROSPECTIVA

A posición de Ribeira nun vértice da Ría de Arousa, xunto ó resto de núcleos dotados de pequenos portos, é unha oportunidade a desenvolver, tendo en conta as elevadas densidades humanas das márxenes da Ría. O vencellamento con Vilagarcía-Cambados-A Illa, na marxen sur, así como co conxunto do Barbanza, xenera a suficiente economía de escala e abre un escenario de grande interese para implementar un efectivo transporte marítimo interno, que reduza a conxestión viaria terrestre e favoreza unha integración funcional do conxunto da Ría de Arousa. A pesca, pese ós vaivénos que de xeito cíclico experimenta, será un dos pilares para a economía local e comarcal, fundamentándose no saber facer e na existencia dunha rede de embarcacións e de empresas de transformación asentada. Por último o turismo preséntase como unha estratexia de futuro, cunha grande capacidade de arrastre na creación de emprego. Os recursos naturais xunto a outros valores como a gastronomía, potenciados polo incremento da accesibilidade están chamados a ser soporte desta actividade.

SARRIA



POSICIÓN NO TERRITORIO

Sarria, con case 14.000 habitantes, sitúase no centro dunha depresión tectónica do mesmo nome situada entre os vales do Sil e do Miño, e nas estribacións occidentais da Serra dos Ancares. Algo máis do 50% dos seus habitantes concéntranse no casco urbano, mentres o resto se espalla en 263 aldeas. Está ubicada a medio camiño entre Monforte e Lugo, cidades coas que se comunica a través da LU-546. A súa accesibilidade respecto ó conxunto do sistema urbano é débil, e só recentemente, coa posta en marcha dunha Vía de Alta Capacidade, actualmente en construción, que a comunica coa Autovía A-6 A Coruña-Madrid, se incrementa a súa capacidade relacional. Conta tamén con estación de ferrocarril, mais de impacto reducido. Articula un espacio gandeiro, cunha forte especialización no vacún de leite e no porcino, cun área este xa incluída de cheo nos Ancares, na que se manifestan síntomas dun modelo territorial de montaña. A economía local fundaméntase, por unha parte no seu papel de núcleo central de abastecemento de bens e servizos a un amplo espazo rural circundante (entorno a 25.000 habitantes), e tamén no desenvolvemento empresarial, que pese a súa diversificación, se pode afirmar que conta cun SPL especializado na produción de moble. A creación de emprego industrial e no sector terciario tenlle permitido manter un certo dinamismo poboacional. Nos últimos anos o auxe das peregrinacións xacobeas reforza a súa posición, como un dos núcleos principais do Camiño Francés.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Sarria, presenta unha clara función central respecto á comarca do mesmo nome, formada polos concellos de O Páramo, Paradela, O Incio, Samos, Láncara e Triacastela. Un espazo de carácter moi rural. A centralidade e tanto funcional, pola concentración de bens e servicios de abastecemento directo ó conxunto comarcal, como xeográfica, sendo cruce de camiños das principais vías de comunicación (LU-633 e LU-636) que estruturan o espazo interno. Dentro do sistema urbano do EA, non se sitúa en ningún eixo de desenvolvemento, se ben é previsible que o remate da Vía de Alta Capacidade (con posibilidade para un posterior desdoble en autovía), facilite a creación dun eixo interior que contribúa ó fomento do complementariedade e integración funcional co conxunto dos núcleos urbanos do EA. Esta situación pode contribuir a fomentar o desenvolvemento endógeno das actividades transformadoras, especialmente da industria do moble, de Sarria. Carece de grandes equipamentos públicos estruturantes, polo que para o acceso a certos servicios depende indistintamente de Lugo ou Monforte, cidades coas que tamén comparte espazos de gravitación funcional. Nos últimos anos ten experimentado un intenso desenvolvemento funcional, por extensión inmobiliario, polo que absorbe a meirande parte dos estímulos de desenvolvemento do seu espazo circundante.

DEMOGRAFIA

Sarria presenta un moi leve incremento poboacional no que vai de século, debido a que, pese ó crecemento demográfico do casco urbano, o amplo rural do termo municipal presenta unha caída dos efectivos humanos. O reforzamento da súa funcionalidade central, xunto á creación de emprego vencellado ó SPL permítelle a cidade certa capacidade de atracción que compensa un acusado decrecemento vexetativo, derivado dunha taxa natalista entorno a un 7% e dunha de mortalidade superior ó 12%. As perspectivas tampouco son especialmente alagueñas, pois o envellecemento supera o 25%. A diferenza mantense entre o casco urbano, que con dificultades mantén a base humana, e o espazo rural, que do mesmo xeito co do conxunto da comarca, se sitúa nun forte proceso de despoboación por envellecemento.

CARACTERIZACIÓN SOCIAL

Como centro terciario dun espazo de natureza rural en Sarria o sector que xenera maior capacidade de emprego son os servicios, con case un 55% dos activos. Fundamentalmente no comercio minorista e nos servicios de atención ós cidadáns. Como mostra de que estamos ante unha economía local diversificada a porcentaxe de emprego agrario, a causa da significancia do vacún de vocación láctea e do amplo rural do concello, é dun 13,8%. Mentras a industria, debido á consolidación do

SPL do moble, da trabalo a un 19%. A construción, pola súa parte, e pese ó desenvolvemento inmobiliario do pasado recente só da traballo a un 12%. A taxa de paro, sitúase practicamente igual que a galega, entorno a un 11%., cun claro aumento nos dous últimos anos, como consecuencia dos efectos da crise económica xeral.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

Sarria conta cunha base económica diversificada. O sector primario está especializado na produción láctea (cerca de 50.000 cabezas de gando), grazas ás favorables condicións agrolóxicas. Tamén o porcino intensivo ten certa presenza. A transformación das materias primas agrarias ten xerado un modelo agroindustrial (fábrica de pensos, transformación láctea, etc). O sector lácteo tópase nunha fase de reestruturación co peche de moitas explotacións de cativo tamaño e un aumento de dimensión das existentes, aumentando de xeito parello a súa produtividade. Trátase dun sector perfectamente encadrado nos circuitos de mercado, moi tecnificado e con altas cuotas de mecanización. O desenvolvemento empresarial tivo unha expansión notable coa consolidación dun SPL entorno ó sector do moble. Partindo dunha serie de talleres artesáns sobre os anos 1950, a expansión da demanda posibilitou o desenvolvemento dunha serie de empresas de tamaño cativo no seu inicio, que na actualidade compiten en mercados exteriores con elevadas cuotas de competitividade. Cóntase tamén cunha gran industria de enclave, a cementeira Cosmos, que xenera un volume significativo de emprego. O aproveitamento dos recursos endóxenos tamén se pon de manifesto na existencia de plantas envasadoras de augas minerais. A funcionalidad de lugar central de Sarria baséase na concentración de actividades comerciais, de hostelería, e de servizos privados e públicos. O turismo, en base ó tirón do Camiño de Santiago e da proximidade dos Ancares está a acadar certa relevancia na base económica local.

VENTAXAS COMPETITIVAS NA EUROREXIÓN

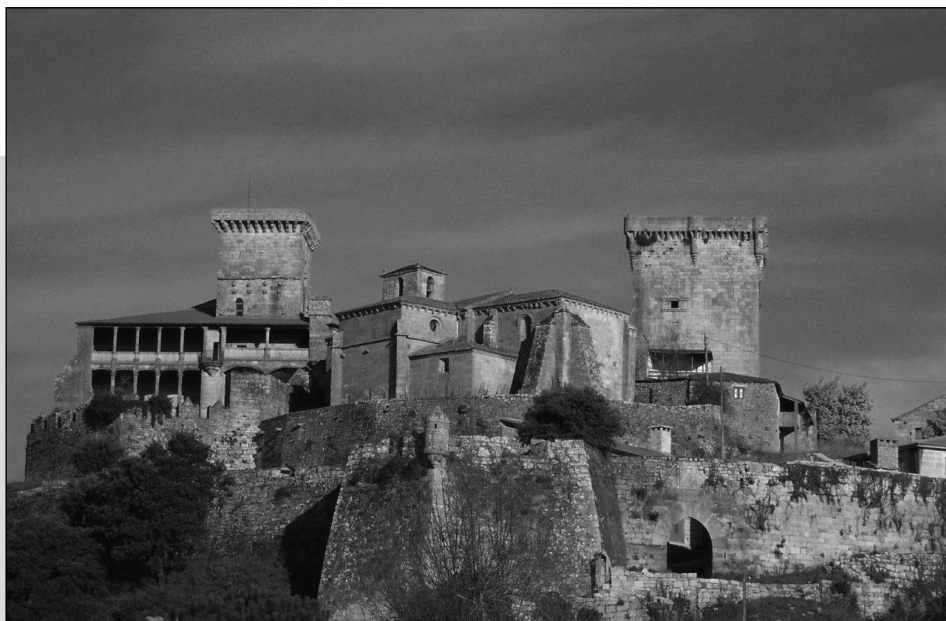
Sarria aporta unha ventaxa significativa ó sistema urbano do EA, xa que permite ampliar a súa área de influencia a un entorno espacial de certa entidade, cun recurso de gran valor cultural e turístico, tal é o trazado do Camiño Francés, considerado Patrimonio da Humanidade. A súa vez parte da comarca articulada por Sarria pertence á Serra dos Ancares, área de grande valor ambiental, con capacidade de arrastre para a promoción dun turismo de calidade. A posta en funcionamento do eixo viario Lugo-Sarria-Monforte, millora amplamente a conectividade dunha significativa porción do territorio co conxunto do sistema urbano do EA. Ademais posibilita a conformación dun eixo de desenvolvemento interior norte sur, con capacidade complementaria de favorecer dinámicas de desenvolvemento nos espazos interiores. Por último outra das ventaxas que aporta Sarria ó sistema urbano é a experiencia

productiva no sector do moble, que mesmo pode dar lugar a sinerxías e alianzas estratéxicas con outras áreas especializadas na fabricación do moble do Norte.

PROSPECTIVA

Sarria verá reforzada en breve a súa conectividade co conxunto do sistema urbano, moi especialmente cos principais núcleos urbanos do interior. Tal situación sen duda repercutirá nunha millora competitiva das súas actividades productivas. Moi especialmente do SPL do moble. Si este é capaz de apostar pola diversificación, a innovación e a apertura de mercado, xunto coas amplas posibilidades de cooperación que se abre con outras áreas productivas do Norte, o seu reforzamento será un elemento de dinamismo de primeiro orde. A reconversión da actividade agropecuaria, de forte peso no territorio articulado por Sarria, dará como resultado un sector cada vez máis profesionalizado e de altos ratios de produción, con capacidade para ser soporte dunha agroindustria de transformación que engada valor á produción e posibilite a creación de emprego. De gran interese é tamén o reforzamento da calidade territorial, paisaxística e patrimonial, pois o tirón turístico que supón o ser atravesada polo Camiño Francés, xunto coa proximidade da Serra dos Ancares, conta coa capacidade suficiente para dar soporte a unha actividade con capacidade de arrastre laboral.

VERÍN



POSICIÓN NO TERRITORIO

A cidade de Verín, con case 15.000 habitantes, ten unha posición xeográfica excéntrica dentro do sistema urbano eurorexional. É o asentamento de maior rango urbano do cadrante suroeste de Galicia, moi perto da liña de fronteira con Portugal, cun amplo venciamento coa veciña Chaves, e nas estribacións das serás orientais que nos separan coa Meseta. Mantén así unha posición de porta de entrada e saída do sur de Galicia e de parte significativa do Norte hacia o resto da península e, por extensión, de Europa. Este posición fundaméntase na súa ubicación nunha depresión tectónica, pertencente á conca do río Támega, pola que se marca un dos principais accesos a Galicia, susentado nun pasado recente pola N-525 e na actualidade polo trazado da Autovía A-52. Tal infraestrutura ten aumentado a accesibilidade de Verín co conxunto do sistema urbano, moi especialmente con Ourense e con Madrid. A redución dos tempos de desplazamento tamén aumenta a súa centralidade respecto a outros modestos núcleos urbanos do entorno como Xinzo ou A Gudiña. A comarca articulada por Verín marca un claro contraste entre o espacio de fondo da depresión, cunha produción vitivinícola e unha certa densidade humana, fronte ás áreas montañosas que a rodean, en claro declive económico e funcional. A proximidade respecto a Chaves reforza a posición de Verín, creando un eixo común,

que mesmo se ten materializado nunha iniciativa novedosa de carácter transnacional, a Eurocidade Verín-Chaves que está a dar os seus primeiros pasos como fórmula de cooperación territorial de segunda xeneración.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Verín é claro núcleo rector dunha ampla comarca integrada polos concellos de Laza, castrelo de Val, Monterrei, Riós, Vilardevós, Oimbra e Cualedro. Para isto conta cunha diversa dotación terciaria, comercial e de servizos públicos e privados, desde que se da cobertura directa ós menos de 28.000 habitantes. Complementándose esta situación coa posición céntrica deste núcleo respecto á rede viaria intracomacal. Así mesmo o seu forte vencellamento con Chaves ten xerado unha ampliación da súa área de influencia, mesmo xerándose entre elas unha ampla complementariedade funcional e mesmo múltiples interferencias de desplazamentos. Tamén para certas funcións a súa atracción expándese cara a comarca zamorana de Sanabria. Verín presenta certo protagonismo polo aproveitamento empresarial e industrial dos seus recursos endóxenos. Tales como as augas medicinais (embotelladoras, balnearios), a produción vitivinícola potenciada pola recente concesión dunha Denominación de Orixe, ou mesmo os recursos humanos que posibilitaron o desenvolvemento dun sector empresarial moi intensivo en factor traballo como e o da confección (aínda que nos últimos anos en certo declive). A incidencia da A-52, así como a millora da acesibilidade de Chaves que lóxica-mente se prolonga cara Verín, respecto ós elementos do sistema urbano do Norte, apórtalle unha nova función estratéxica a potenciar, tal é o de punto de ruptura e articulación de liñas de transporte.

DEMOGRAFIA

Verín é dos poucos concellos desta área territorial que presena estímulos demográficos positivos. Crece lixeiramente todos os anos do actual século ata chegar a un volume actual de case 15.000 habitantes. A base do crecemento demográfico fundaméntase na chegada de poboación externa, cun crecemento migratorio, tanto exterior como interior, positivo nos últimos anos (máis do 11% dos residentes naceron fora do termo municipal); en claro contraste cunha dinámica natural decrecente, na que a taxa natalista se sitúa entorno a un 8%, mentras a de mortalidade é superior ás 11%. Con todo a estrutura demográfica presenta un forte envellecemento, cunha taxa superior ó 21%, por riba da media galega e española. O reforzamento funcional de Verín nos últimos anos, tanto pola súa centralidade terciaria, como pola base empresarial, é o factor que permite explicar esta dinámica alcista, en claro contraste co seu entorno espacial.

CARACTERIZACIÓN SOCIAL

En Verín predominan claramente as actividades terciarias, comerciais e de servizos, polo que a porcentaxe de ocupados neste sector ronda o 70% dos activos. Pola súa parte industria e construción manteñen marxenes semellantes, sobre o 14%, derivado tanto da existencia de un sector industrial diversificado, como polo pulo dos últimos anos da actividade constructiva que ten xerado unha base laboral de peso cualitativo na cidade, pese ó atomismo da propia actividade. É moi escasa a carga laboral no mundo agrario, pese á existencia dun incipiente sector vitivinícola. Nos últimos anos ten aumentado o número de parados, presentando porcentaxes superiores ó 16%, por riba da actual media galega, debido á significancia do emprego por conta allea.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

A fertilidade da depresión tectónica de Verín, xunto ás súas particularidades climáticas cun microclima de degradación mediterránea, posibilita o cultivo de produtos de horte e sobre toda da vide. Nos últimos anos esta actividade oríentase cara a produción de viños de calidade ó amparo da D.O de Monterrei. De feito o viñado ocupa máis do 40% da superficie cultivable. En Verín cóntase con industrias de embotellamento de augas minerais de certa tradición e amplo mercado. Posteriormente o sector da confección acadou un certo desenvolvemento de xeito parello co auxe de marcas locais de recoñecido prestixio, aínda que se debe ter en conta que na actualidade esta actividade está en franco retroceso. A construción tamén se atopa nunha situación complexa de perda progresiva de emprego pola crise inmobiliaria xeral do sector. A actividade máis característica de Verín é o comercio minorista, espacilizado en dar cobertura á demanda do conxunto da comarca, complementándose coa área de Chaves. Tamén a súa posición excéntrica respecto ó resto de cidades do sistema urbano, posibilitou que en Verín se ubiquen servizos públicos de carácter estruturante como o Hospital Comarcal, que reforza a centralidade do núcleo urbano e xenera emprego neste sector. É tamén moi interesante o desenvolvemento da actividade turística, tanto a máis tradicional vencellada á actividade balnearia, como a certas manifestacións culturais vencelladas ó entroido. Así mesmo a consolidación da Eurocidade vai xerar un espazo de interese no que se complementarán os recursos e atractivos de ambos membros do EA.

VENTAXAS COMPETITIVAS NA EUROREXIÓN

Verín aporta, xunto con Chaves, unha ventaxa moi significativa, cal é o proxecto da Eurocidade que posibilita un laboratorio de gran interese para avaliar os resultados da cooperación e a complementariedade transfronteriza. A creación deste eixo urbano posibilita ampliar a escala urbana de ambas e favorecer a com-

petitividade e a centralidade das actividades desenvoltas en ambas cidades. O feito de situarse no eixo de comunicación dunha parte significativa do sistema urbano co conxunto peninsular e por extensión, europea, potenciado nos últimos anos coa posta en marcha de vías de alta capacidade, supón unha oportunidade para aquelas actividades económicas que precisan para o seu desenvolvemento dunhas elevadas taxas de accesibilidade e mobilidade. Á vez esta nova fórmula de gobernanza pode servir de estímulo para un sector turístico de certa tradición baseado na calidade da oferta e dos equipamentos e infraestrucuras existentes. Reforzándose tamén esta situación polo incremento da accesibilidade.

PROSPECTIVA

A millora da accesibilidade potenciará a centralidade interna de Verín en relación ó conxunto do EA, situándoa nunha situación de privilexio para aquelas funcións económicas vencelladas co transporte e a loxística. Esta situación pode favorecer o desenvolvemento das actividades económicas endóxeas, tanto de carácter directamente industrial, como os vencellados ó desenvolvemento. A distancia de Verín respecto á capital Ourense é suficiente para que non se produza unha excesiva absorción das iniciativas e da capacidade de consumo, permitiéndolle, especialmente coa alianza coa veciña Chaves, manter unha estrutura económica e terciaria propia. Unha das principais debilidades a correxir é o intenso envellecemento e perda poboacional do seu entorno propio, situación que pode reducir a potencialidade da estrutura e a oferta terciaria.

VILA DO CONDE



POSIÇÃO NO TERRITÓRIO

O município de Vila do Conde integra o Distrito do Porto e pertence à NUT III Grande Porto. Situa-se na fachada atlântica, com uma frente de mar de cerca de 18 Km, contactando o território concelhio a Norte com o município da Póvoa de Varzim, a Sul com os de Matosinhos e Maia e a Nascente com os de Vila Nova de Famalicão e Trofa. O núcleo urbano ribeirinho que assentou junto à foz do rio Ave, na margem direita, ancestralmente dependente da pesca, da construção naval e do tráfego fluvio - marinho, possuía um amplo cais que se estendia desde a velha ponte da madeira, que permitia a travessia do rio, até ao mar. Terminal de uma das linhas do metro ligeiro de superfície a estrutura viária é marcada, longitudinalmente, pelo Itinerário Complementar 1 Auto – estrada 28 e, latitudinalmente, pelo Itinerário Complementar 5 /Auto-estrada 7.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Conjuntamente com o município da Póvoa de Varzim, constitui uma das principais centralidades urbanas na malha reticular do Arco metropolitano do Noroeste. Possui uma boa acessibilidade em relação à cidade do Porto e, sobretudo, às infra-estruturais de movimento internacional de pessoas e mercadorias.

Tem uma pendularidade auréolar, se bem que mais intensa com a cidade Porto e Póvoa de Varzim, seguida pelos municípios da Maia e Matosinhos.

DEMOGRAFIA

No município de Vila do Conde vivem actualmente 77.320 pessoas, num território cuja superfície é de 149.0 Km², o que corresponde a uma densidade populacional de 519 habitantes /Km². O saldo fisiológico é positivo (2.2 %⁹) dado que a taxa de natalidade, registada em 2008, era de 10.8 %⁹ e a de mortalidade de 7.6 %⁹. A taxa de crescimento efectivo foi, para a mesma data, de 0.35 %, sendo igualmente positivo o saldo migratório registado entre 1992 e 2001 (4.8 mil pessoas)

Segundo o INE (estimativas da população residente - 2008), Vila do Conde apresenta índices de envelhecimento (83.3) e de dependência de idosos (19.9) inferiores aos da NUT II Norte, ainda que não muito distantes, o mesmo sucedendo no que diz respeito ao pesos relativos na população total, quer do escalão etário que inclui as pessoas com 65 ou mais anos de idade (13.9%), quer do que abrange os mais jovens (até aos 14 anos), onde se incluem 16.6 % dos residentes.

CARACTERIZAÇÃO SOCIAL

O indicador per capita do poder de compra concelhio comparativamente com a média nacional, relativo ao ano de 2007, é de 96.71, acima do da NUT II Norte (86.24).

Em Julho de 2009, o desemprego registado no município abrangia 5104 pessoas, o que corresponde a uma taxa bruta aproximadamente de 13 % da população activa. Essencialmente feminino, dado que quase 2/3 (61.2%) do total são mulheres, excedendo o peso relativo do mesmo género na região. (57 %) reparte -se, no que respeita à incidência por escalões etário, de forma semelhante à da NUT II Norte. O grupo etário jovem (com 25 anos ou menos) é responsável por 13.2 % do total de pessoas desempregadas e, o que contempla as pessoas com 55 anos ou mais de idade, por 20.9 %. Maioritariamente desqualificado, já que 41.3 % dos desempregados tinham como qualificação académica o 1^o ciclo ou menos e 22. 1 % o 2^o ciclo ou menos, o que perfaz quase 2/3 (63.4 %) do total.

Em 2008, o número total de pessoas que recebiam pensões por invalidez, velhice e sobrevivência era de 18.427, o que corresponde a 23.8 % da população estimada, peso relativo inferior, ainda que não muito distante, ao que registava a NUT II Norte (25.2%), abrangendo e rendimento social de inserção 3156 pessoas - das quais 1433 (45.4 %) são jovens com idade inferior a 25 anos - o que significa cerca de 8 % da população activa e 4.1% da população residente estimada.

Somente 72% da população residente é servida por sistemas públicos de abastecimento de água ao domicílio e somente 49 % por sistemas de drenagens de águas residuais, handicap particularmente notório nas freguesias de cariz mais rural, onde domina a produção intensiva de leite. A taxa quinquenal de mortalidade infantil (2004-2008) foi de 4.0 ‰, valor ligeiramente superior ao registado pela NUT II Norte (3.4‰) e, ainda em 2008, a despesa da Câmara municipal em actividades culturais e de desporto foi de 172 € por habitante, o que correspondia a 21.6 % do total das despesas do município, capitação e rácio bastante superiores aos da Região.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

A base económica do município tem um elevado grau de diversificação, embora o trabalho na industria transformadora seja dominante, ao absorver quase metade dos activos, suplantando o terciário económico largamente o social. No sector primário, predomina a produção intensiva de leite, o que marca a paisagem rural do território mais interior e explica os quase 10 % de activos no sector primário (em Vila do Conde situa-se a LACTOGAL, a maior empresa ibérica de raiz cooperativa a operar na fileira do leite).

Se o número total de empresas de industrias transformadoras (707) se repartia, em 2007, por quase todos os ramos, ainda que com predomínio das têxteis (25.7 %), metalúrgicas (16.7 %) madeira e cortiça (12.2 %) e alimentares (9.1 %), o respectivo peso relativo no volume de negócios - que se cifrava em 2059543 milhares de € - revela uma clara preponderância para as de fabricação de produtos eléctricos, nomeadamente semicondutores (Ainda que com a "reconversão" da Quimonda Portugal, que detinha um peso considerável na produção de semicondutores, nomeadamente memórias DRAM, este valor possa estar actualmente desajustado da realidade, ocorrendo o inverso no caso da LACTOGAL, cujo volume de negócios foi mais recentemente de 682 milhões de €.), cerca de 75 % do total, valor muito distante do que cabia às industrias de fabricação de artigos de borracha e de matérias plásticas (5.3 %), alimentares (4 %), ou têxteis (3.3 %).

Sendo responsáveis por cerca de 12 % do total de exportações da Região Norte, as empresas apresentam um perfil comparativamente favorável no que respeita ao peso relativo do emprego em indústrias transformadoras de média e alta tecnologia (29 %), o mesmo sucedendo relativamente ao emprego gerado em actividades TIC (8.2%), concentrando as quatro maiores metade (49.3 %) do volume total de negócios.

Em 2007, trabalham por conta de outrem em estabelecimentos no município, 18761 pessoas, 360 no sector primário (1.9 %) 10430 no secundário (55.6 %) e 7998 no terciário (44.6 %), possuindo os trabalhadores um nível de habilitações idêntico ao da Região Norte, embora ligeiramente mais favorável, já que 47.4 % tinham como habilitação o 2º ciclo do ensino básico ou menos, 42.7 % o ensino secundário completo e 9.7 % um grau académico universitário.

VANTAGENS COMPETITIVAS NA EUROREGIÃO

Além da recente requalificação urbanística da frente de mar, que se prolongou quase sem hiatos para Norte, no município de Póvoa de Varzim, Vila do Conde tem um centro histórico relativamente bem conservado no qual se facilmente se reconhecem não só as marcas da expansão marítima quinhentista, como também a incontornável influencia da ancestral faina marítima da urbe.

Além da logística, nomeadamente na armazenagem, o tecido produtivo é marcado pela forte presença da indústria transformadora. Situa-se em Vila do Conde a principal empresa a operar em Portugal na fileira do Leite e indústrias exportadoras de forte incorporação de I & D, a exemplo das de semicondutores.

PROSPECTIVA

Dificuldades na resolução dos impactes ambientais negativos resultantes da produção intensiva de leite por força dos elevados encabeçamentos e do não tratamento dos efluentes de algumas explorações agrícolas, ao que acrescem os conflitos da "intromissão" de construções, destinadas aos mais diversos fins, em territórios de feição rural dominante.

Vulnerabilidade e exposição de alguns ramos de industria de maior valor acrescentado às crises internacionais que se repercutem no retraimento da procura externa e oportunidades em clusters como os semicondutores ou as energias renováveis com a participação, nomeadamente, da Universidade do Porto.

VILA NOVA DE FAMALICÃO



POSIÇÃO NO TERRITÓRIO

O município de Vila Nova de Famalicão integra o Distrito de Braga e faz parte da NUT III Ave. Amarrado à velha estrada do Porto para Braga, prolongado depois pela “avenida da estação” aquando da chegada do caminho de ferro, o centro urbano foi elevado à categoria de cidade em 1985. O território municipal, situado no médio Ave, confina a Norte com o de Barcelos e Braga, a Sul com o da Trofa e Santo Tirso, a Poente com o de Vila do Conde e Póvoa de Varzim e a Nascente com o de Guimarães. Com uma densa rede de estradas, cujo traçado decalcou em boa parte a dos caminhos vicinais próprios das ruralidades que suportaram elevadas densidades populacionais em sistemas de povoamento dispersos, a estrutura viária fundamental, em cruz sobreposta, inclui longitudinalmente a Estrada Nacional nº 14, que ligava o Porto a Braga, à qual sucedeu Auto - estrada 3 e, latitudinalmente, decalcado a margem do rio Ave, a Nacional nº 206, tendo-lhe sucedido a Auto -estrada 7, que liga Póvoa de Varzim a Guimarães.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Assente na estrada real oitocentista, criando rossios de feira e comércio de apoio ao vasto e denso hinterland rural, a cidade de Vila Nova de Famalicão tem

conhecido, à medida que o território municipal se foi industrializando, um crescimento populacional continuado, expandindo-se e ganhando urbanidade, tendo actualmente perto de 30 mil habitantes. Não incorporou propriamente periferias, mas articulou-se com os vários núcleos de compleição urbana ou semi – urbana existentes no seu território ou no dos municípios circundantes, em particular ao longo da mancha construída urbano – industrial difusa ao longo do médio Ave, emergindo como uma das principais polaridades produtivas e funcionais do sistema urbano.

DEMOGRAFIA

Segundo o Censo de 2007, residiam em Vila Nova de Famalicão 127.567 pessoas, quantitativo que o INE avalia (estimativas da população residente -2008) ser actualmente de 134969 habitantes, o que significa um acréscimo bruto de 5.8 %. O território municipal tem uma superfície de 201.6 Km², o que corresponde a uma densidade populacional de 669.5 hab /Km². O saldo fisiológico é positivo (2.9 ‰) dado que a taxa de natalidade, em 2008, era de 9.3 ‰ e a de mortalidade de 6.4 ‰, sendo a taxa de crescimento efectivo de 0.47 %, valores que superam os registados na NUT II Norte, com um saldo fisiológico de 0.6 % e uma taxa de crescimento efectivo de 0.01 %.

O município apresenta um perfil demográfico ainda relativamente jovem dado que quer os índices de envelhecimento (77.1) ou de dependência de idosos (18.1), comparativamente com os registados pela da NUT II Norte, são baixos. Os pesos relativos na população total do escalão etário que inclui as pessoas com 65 ou mais anos é de 12.8%, e o do que abrange os mais jovens (até aos 14 anos) é de 16.6 %.

CARACTERIZAÇÃO SOCIAL

O indicador per capita do poder de compra concelhio comparativamente com a média nacional, relativo ao ano de 2007, é de 81.23, ligeiramente inferior ao da NUT II Norte (86.24)

Em Julho de 2009 o desemprego registado atingia 8794 pessoas, o que corresponde a uma taxa bruta aproximadamente de 13 % da população activa. Quanto ao género, 5163, ou seja, 58.5 % eram mulheres o que reflecte a pressão sobre as industrias tradicionais baseadas em trabalho intensivo, algumas em processo de deslocalização, o que também se manifesta no facto do desemprego incidir com algum significado no grupo etário com 55 anos ou mais, responsável por 21.5 % do total de desempregados. Como é recorrente nos territórios de industrialização rural difusa, o desemprego atinge essencialmente as pessoas mais desqualificadas já que quase 2/3 (64 %) possuem apenas como habilitação o 1º ciclo (43.7%) ou o 2º ciclo de escolaridade (20.3 %), valores relativos superiores aos registados na NUT II Norte (60.3%).

Em 2008, o número total de pensionistas por invalidez, velhice e sobrevivência era de 32985 pessoas, o que corresponde a 24.4 % da população estimada, peso relativo muito próximo do que registava a NUT II Norte e o rendimento social de inserção contemplava 3895 pessoas das quais cerca de metade (48.8 %) tinham menos de 25 anos, representando cerca de 6 % da população activa e 3 % da população residente estimada.

Apesar da dispersão do povoamento, 89 % da população é servida por sistemas públicos de abastecimento de água ao domicílio embora somente 47 % por sistemas de drenagens de águas residuais. A taxa quinquenal de mortalidade infantil (2004-2008) foi de 2.8 ‰, valor ligeiramente inferior ao registado pela NUT II Norte (3.4 ‰). Em 2008, a despesa da Câmara Municipal em actividades culturais e de desporto foi de 100.3 € por habitante, o que correspondia a 17.9 % do total das despesas do município, ambos claramente acima da média da Região.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

Trata-se de um município de base económica essencialmente assente na indústria, com predominância para a fileira têxtil. A indústria transformadora emprega quase 2/3 dos activos (63.3 %), sendo o sector primário praticamente residual (1.5 %) e o terciário predominantemente económico, representando quase o dobro do social. Em 2007, o número total de empresas das indústrias transformadoras a operar no município era de 1974, mais de metade (55.2 %) do ramo têxtil e vestuário, a grande distância da metalurgia de base e produtos metálicos que se encontra na 2ª posição com 12.5 % do total. No entanto, no que respeita ao volume de negócios, num total de 2186898 milhares de €, o ramo têxtil e vestuário contribui com 40 %, ao qual se segue, por ordem de dimensão, a fabricação de artigos de borracha e de materiais plásticos com 22.8 % e a alimentar com 11.6 %.

No tecido produtivo, a taxa de trabalhadores por conta de outrem em estabelecimentos com menos de 10 trabalhadores (19.7 %) é inferior à que regista a NUT II Norte (24.9 %), salientando-se empresas de grande dimensão da fileira têxtil, líderes em diversos segmentos com incorporação de I & D (têxtil lar, moda, etc.) e forte vocação exportadora, o que explica o contributo do município (8.5 %) para o total das exportações da Região Norte.

As empresas apresentam um perfil não despendendo no que respeita ao peso relativo do emprego em indústrias transformadoras de média e alta tecnologia (8%) o que já não sucede relativamente ao emprego gerado em actividades TIC, somente 2%. Trabalhavam por conta de outrem um total de 37868 pessoas, 256 no sector primário, 24560 no secundário, ou seja, cerca de 2/3 do total (64.9 %) e no terciário 13052, possuindo os trabalhadores um nível de habilitações ligeiramente inferior

ao que registava a Região, na medida em que 53.1 % tinham como habilitação o 2º ciclo do ensino básico ou menos, 37.8 % o ensino secundário completo e 8.8 % um grau académico superior.

VANTAGENS COMPETITIVAS NA EUROREGIÃO

O território do município situa-se numa ampla bacia de emprego que descolou para a industrialização no último quartel do século XIX, vulgarmente conhecida por Vale do Ave. Algumas empresas exportadoras da fileira do têxtil e vestuário, tradicionalmente baseadas em trabalho intensivo pela abundância de mão de obra de origem rural, modificaram o seu perfil, modernizando-se. Outras nasceram já a trabalhar em segmentos de maior valor acrescentado, com maior incorporação de I & D (desenho, moda, etc.), com mercados externos extra comunitários consolidados.

O município é sede do Sede do CITEVE (Centro Tecnológico das indústrias têxteis e do vestuário de Portugal), organismo que visa promover a inovação e a competitividade das empresas do sector e do museu da indústria têxtil.

PROSPECTIVA

O tecido produtivo municipal, apesar do peso não despreciando da indústria de pneus ou da alimentar, depende ainda muito do modelo clássico em que se estruturou a fileira têxtil estando, portanto, muito exposto à concorrência com países que, ou incentivam o dumping ou / e onde o custo do trabalho é muito mais baixo. A modernização que se operou confina-se ainda a um número não muito elevado de empresas. A questão do encontro ou desencontro entre o urbano e o rural põe-se aqui também de forma premente. A qualificação desta urbanidade rural difusa ou desta ruralidade urbano – industrial, pressupõe procedimentos urbanísticos flexíveis, conferindo urbanidade a esta “mescla urbano -rural” que não cabe nem se (re) conhece na velha dicotomia campo / cidade, reforçando pequenas centralidades e qualificando ou contendo, quando necessário, a dispersão (riscos geomorfológicos ou ambientais, leitos de cheia, áreas protegidas, etc.).

VIVEIRO



POSICIÓN NO TERRITORIO

Viveiro sitúase na parte oriental da Mariña lucense. Trátase da capital histórica desta franxa costeira. Conta cunha forte tradición histórica, contando a día de hoxe a cidade con máis de 16.000 habitantes. A Mariña lucense é un dos espazos máis singulares de Galicia. Esta formado por varios municipios situados na prolongación occidental da rasa cantábrica, na charia existente entre as Serras da Faladoira e Xistral, e o Mar Cantábrico. A Mariña presentaba un tradicional aillamento respecto á capital provincial, que derivou nun forte vencellamento relacional co oeste asturiano. Confórmase como un subsistema de asentamentos, no que se identifican varias pequenas cidades funcionalmente complementarias e especializadas entre si. Este subsistema artículase de xeito lineal ó longo da N-634 que transcurre de xeito paralelo á liña de costa, igual que o trazado do ferrocarril de liña estreita, que o comunica co conxunto cantábrico e Ferrol. A Mariña presenta unha clara disposición lineal, derivado da topografía e da disposición das vías de comunicación. A estrutura territorial está en proceso de transformación pola construción da Autovía do Cantábrico que miorará notablemente a súa accesibilidade. Artículase co interior provincial a partir da N-540. Conta este territorio con portos pesqueiros de interés como o propio de Viveiro-Celeiro e, sobre todo o de Burela.

FUNCIONALIDADE ESPACIAL

Viveiro xurde no S XII como centro organizativo da vida comercial e administrativa da Mariña. Esta funcionalidade se mantén e reforza ó longo do tempo. A súa centralidade fundaméntase na súa situación no eixo litoral lineal, e no feito de situarse na desembocadura do Río Landro (vía natural de conexión coa Terra Cha). Nas últimas décadas, e con moitvo da localización do complexo industrial da Alúmina, acolle a numerosos residentes que reforzar o seu perfil urbano. Dentro do subsistema de asentamentos urbanos da Mariña, complementase con outras pequenas cidades como Ribadeo, cunha función comercial e de servicios relevante na Mariña oriental, con Foz como centro turístico ou con Burela, lider pesqueiro,... Esta complementariedade derívase tanto da funcionalidade económica, como da localización dos diferentes servicios públicos de carácter estruturante e rango supramunicipal que se distribuen polo conxunto dos núcleos, xenerando un certo equilibrio entre eles, e unha necesaria complementariedade. A función terciaria refórzase nos últimos tempos como consecuencia do desenvolvemento da actividade turística. O soporte económico do conxunto territorial presenta un elevado nivel de diversificación productiva cunha ganadería láctea de interés, un sector forestal en auxe, un proceso de industrialización moi vencellado ó enclave de Alumina e unha actividade pesquerita que ocupa directa e indirectamente a un importante número de persoas.

DEMOGRAFIA

Viveiro mantén a súa base poboacional estabilizada entorno ós 15.000 habitantes, cunha lixeira caída no que vai de século. O seu contexto territorial é das poucas comarcas lucenses nas que se identifica certo dinamismo demográfico, vencellado ó reforzamento funcional da rede de pequenas cidades aquí localizadas. O afianzamento funcional de Viveiro mantén a súa base demográfica, pese á caída do crecemento vegetativo, derivado dun maior número de defuncións que de nacementos. A súa taxa de mortandade e de natalidade sitúase respectivamente nun 11% e un 8%. Compensase esta situación cun saldo migratorio positivo, tanto de pesoas que se desplazan a traballar ó conxunto da Mariña e escollen Viveiro como residencia (fundamentalmente de América Latina). O envellecemento é semellante á media gañega cun 22,15%. A meirande parte dos habitantes residen na liña de costa, no conxunto Covas-Viveiro-Celeiro, mentres os núcleos situados no interior de natureza rural tenden á despoboación.

CARACTERIZACIÓN SOCIAL

Viviero como núcleo de tradición histórica, conta cunha base social urbana de comerciantes e outras actividades de servicios. Este sector é o máis importante cun 53% dos activos, como corresponde ó seu nivel de centralidade e especializa-

ción funcional. A industria emprega a un 17%, como consecuencia de que moitos empregados da Alúmina, teñen optado por residir aquí. O desenvolvemento construtivo dos últimos anos, supón na estrutura laboral que un 12% se adiquen a esta actividade. Por último o sector primario, tanto pesca como gandería nas parroquias interiores, da emprego a perto dun 17% dos viverenses. A súa taxa de paro sitúase lixeiramente por riba da media provincial, sobre un 10%, derivado da importancia cualitativa do sector servicios.

BASES E RECURSOS ECONÓMICOS

O carácter de centro comercial e de servicios de Viveiro susténtase nunca ampla oferta de comercio minorista, con máis de 400 establecementos, e de servicios persoais. O tirón turístico das últimas décadas, ademais de potenciar o sector da construción polo seu carácter residencial, tamén se deixa sentir na hostelería. O rico patrimonio histórico do seu casco urbano, manifestacións como a Semana Santa, xunto á calidade das súas praias, destaca a de Covas, e da paisaxe na súa totalidade, impulsan o desenvolvemento turístico nos últimos anos. Nos núcleos rurais do interior do Val do Landro mantense certa actividade gandeira especializada no vacún de leite, que alterna coa explotación forestal, fundamentalmente eucalipto, nas zonas de maior pendente cegando a ocupar case o 60% da superficie municipal. No porto de Celeiro cóntase cunha flota de baixura artesnal especializada na captura da merluza. O alto número de empregados industriais, desenvolven a súa actividade no veciño complexo de Alúmina. Mentras a actividade pesqueira serve de base para o desenvolvemento dunha modesta industria de transformación e comercialización.

VENTAXAS COMPETITIVAS NA EUROREXIÓN

Viveiro, como referente do conxunto da Mariña e do sistema policéntrico de pequenas cidades que articula, permite a integración no sistema urbano eurorexional dun amplo territorio, que pese a súa situación excéntrica, conta cun elevado potencial de desenvolvemento endógeno. Aporta unha interesante ventaxa competitiva, cal é o de ser porta de contacto e complementariedade co oeste asturiano e por extensión co conxunto da franxa cantábrica. O próximo remate da vía transcantábrica e dos eixos viarios que unen á Mariña coa área metropolitana de A Coruña-Ferrol, racharán o tradicional aillamento deste territorio e fomentarán as interrelacións entre a fachada atlántica e a cantábrica. Nesta dinámica Viveiro reforzará un posicionamento de centralidade dentro dun novo eixo de desenvolvemento oeste-este. Unha segunda ventaxa competitiva é o carácter lineal do sistema de asentamentos, que posibilita unha integración funcional, podándose potenciar a súa interrelación mediante un fortalecemento do FEVE e un tratamento urbano e integrador da N-634. A

calidade da súa paisaxe aporta tamén unha ventaxa competitiva a protexer e por en valor, como un recurso estratéxico de futuro.

PROSPECTIVA

O reforzamento da economía local sustentárase na posta en funcionamento das vías de alta capacidade, que incrementará notablemente a accesibilidade de Viveiro e do conxunto da Mariña. Como núcleo terciario verase directamente beneficiario do incremento do potencial de desenvolvemento do territorio. Así mesmo a potenciación da articulación interna, fomentando a complementariedade do sistema urbano comarcal e a súa integración, aportará estímulos positivos. Para Viveiro e o conxunto da Mariña cobra singular interés reforzar o interés paisaxístico e a conservación-valorización dos recursos naturais de que dispón, praias, rías, etc, xunto ó patrimonio urbano. A actividade pesqueira, potenciando a imaxe de calidade de que dispón e a súa comercialización pode ter tamén certa significancia no futuro.

BREVE PRESENTACIÓN DOS/AS AUTORES/AS

Paula Cristina Almeida Remoaldo

Professora Associada do Departamento de Geografia da Universidade do Minho e Directora do Núcleo de Investigação em Geografia e Planeamento. Doutorou-se em 1999 em Geografia Humana e foi de 2000 a 2004 e de 2006 a 2007 Directora do Departamento de Geografia e Directora do Curso de Geografia e Planeamento da Universidade do Minho. Também fez parte da Direcção do Mestrado em Património e Turismo da mesma Universidade.

Realiza investigação na área do Turismo Cultural, da Mobilidade e Estilos de Vida, Saúde Reprodutiva e da Geografia da Saúde e é representante portuguesa da Rede Ibero-Americana de Mercadotecnia em Salud. Tem cerca de setenta artigos publicados em revistas portuguesas e estrangeiras. Publicou, até ao momento, seis livros e participou na redacção de 10 capítulos de livros e em 23 projectos de investigação, nacionais e internacionais, sendo responsável ou co-responsável na maior parte destes.

Elsa Pacheco

Mestre em Geografia Humana pela Universidade de Coimbra, com dissertação sobre “Transportes Colectivos Rodoviários no Grande Porto”, e doutorada em Geografia pela Universidade do Porto, com tese sobre “Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes”. Exerce actividade docente no Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto desde 1991, orientando diversos trabalhos académicos no âmbito da mobilidade e transportes. Desde 2001 tem exercido cargos de gestão universitária e de direcção de cursos de licenciatura e mestrado.

É membro do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território desenvolvendo projectos de investigação sobre redes e ordenamento do território. As suas reflexões têm-se centrado, particularmente, nas dinâmicas territoriais, alteração das condições de acessibilidade, distribuição modal e integração das redes de transporte colectivo rodoviário.

Miguel Pazos Otón

Professor Titular de Xeografía Humana na Universidade de Santiago de Compostela. A súa liña de investigación principal é a análise socioespacial dos sistemas de transporte, así como a accesibilidade e mobilidade da poboación. Dende a súa tese de doutoramento (2003), as súas investigacións téñense centrado fundamentalmente no Eixo Atlántico, tanto na súa parte galega como a unha escala global conxunta (Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal). Os proxectos desenvolvidos regularmente dende hai máis de 5 anos con profesores e investigadores das Universidades do Porto e do Minho permiten unha achegamento global á problemática dos transportes e a mobilidade na Eurorrexión. Esta liña de traballo recibe aportacións dende a óptica da gobernanza e a xestión e ordenación do territorio.

Luís Ramos

Professor Asociado da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, onde lecciona as disciplinas da área de Planeamento e Ordenamento do Territorio e exerce as funcións de Director do Departamento de Enxenharias da Escola de Ciéncias e Tecnoloxías e Coordinador do Grupo de Estudos Territoriais.

É licenciado em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Pós-Graduado em Estudos Europeus pela Universidade Católica (Porto) e em Políticas e Administração do Desenvolvimento pelo Centro Internacional de Altos Estudos Agronómicos Mediterrânicos de Montpellier e Doutorado em Sociologia pela Universidade de Paris X – Nanterre (França).

Entre 1984 e 1999, foi quadro superior da Comissão de Coordenação da Região Norte, onde desempenhou, entre outros, os cargos de Administrador do Projecto de Desenvolvimento Rural Integrado de Trás-os-Montes, de Chefe de Projecto do Programa de Desenvolvimento do Douro, de Coordenador dos Gabinetes de Apoio Técnico e de Director Regional da Administração Autárquica.

Desde 1999 tem desenvolvido vários projectos de investigação científica e extensão universitária nas áreas do planeamento e ordenamento do território e da mobilidade. Integrou as equipas responsáveis pela candidatura do Alto Douro Vinhateiro a Património Mundial e pela elaboração do respectivo Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território. Coordenou a elaboração do PROT de Trás-os-Montes e Alto Douro e integra a equipa técnica do PROT do Norte. Coordena as equipas técnicas responsáveis pela revisão de vários planos directores municipais da região do Douro e pela elaboração dos planos de mobilidade sustentável de Mirandela, Miranda do Douro e Santa Marta de Penaguião, no âmbito do Programa lançado pela Agência Portuguesa do Ambiente. Coordenou a candidatura da Douro Alliance, que

envolve os municípios de Vila Real, Peso da Régua e Lamego ao Programa Redes Urbanas para a Competitividade e Inovação da Política de Cidades Polis XXI. Dirigiu e integrou as equipas responsáveis pela elaboração das Agendas Estratégicas da Galiza Central e Galiza Interior,

É membro do Conselho Editorial da Revista e membro da Comissão Científica da Agência de Ecologia Urbana do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular.

Helder Trigo Gomes Marques

Professor Associado da Universidade do Porto. Doutor em Letras, na especialidade de Geografia Humana, pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto (2000). Presidente do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto (22 membros com o grau de Doutor). Investigador do CEGOT - Unidade de I&D: Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território [SOC-Centro-Coimbra-4084], Ministério da Ciência e da Tecnologia.

Vice - Presidente da Associação Portuguesa de História da Vinha e do Vinho.

Membro da comissão científica dos cursos de Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território e Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território (Departamento de Geografia / FLUP / UP).

Autor ou co-autor de cerca de 50 títulos publicados em livros e revistas portuguesas ou estrangeiras.

Román Rodríguez González

Profesor Titular do Departamento de Xeografía da Universidade de Santiago de Compostela, onde se licenciou no 1991 con Premio Extraordinario. Master en Desenvolvemento Local e Doctor desde 1996.

Autor de diferentes monografías como: La urbanización del espacio rural en Galicia,,; De aldeas a cidades, pola que recibeu o Premio da Crítica Galega 2000 na modalidade de investigación; Xeografía, entre cultura e profesión, ou Territorio y Gobierno Local en España. Tamén conta con máis de 90 artigos en revistas científicas, capítulos de libros ou actas de congresos especializados, vinculados coas súas liñas principais de investigación: ordenación do territorio e urbanismo, desenvolvemento local-rural e mundo municipal.

Ten sido coordinador do Curso de postgrado de especialización en ordenación e desenvolvemento territorial nas súas edicións de 2002 a 2006, e Director do Master de dirección e xestión de empresas de moda desde 2005 a 2009. Foi asesor da Enciclopedia Galega Universal, e coordinou a serie Galicia en Comarcas.

Enrique José Varela Álvarez

Doctor en Ciencia Política y de la Administración por el Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset (Madrid, Universidad Complutense de Madrid) y licenciado en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad Complutense de Madrid. Desde hace 10 años es profesor-investigador del Área de Ciencia Política y de la Administración de la Universidad de Vigo, con docencia en el Grado en Dirección y Gestión Pública. Ha coordinado diferentes proyectos de investigación sobre las Administraciones Públicas regionales y locales en España, Galicia y el Norte de Portugal relacionados con la gestión y dirección pública (modelos de calidad, relaciones de puestos de trabajo...), así como el desarrollo urbano y la sostenibilidad local (Agendas 21 Locales y Sistemas de Información Geográfica). Es reseñable la participación en proyectos del Ministerio de Educación y Ciencia y de la CICYT, dirigidos por investigadores de otras Universidades como la de Barcelona (Joan Subirats) o Santiago (Román Rodríguez), donde ha trabajado temas vinculados a la gestión local en las grandes ciudades. Desde el año 2005 viene desempeñando la dirección del Servicio de Publicaciones del Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, cargo al que ha sumado, desde 2009 la responsabilidad del Servicio de Estudios para los 34 municipios gallegos y portugueses que lo integran. En el ámbito de las publicaciones destacan trabajos relacionados con los Gobiernos y Administraciones Locales, la gobernanza y la cooperación local en red, entre ellas destacan: *La Modernización Administrativa y la Gobernanza en los Concellos del Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular* (Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, 2009, en colaboración con Joaquim Filipe Araújo); "Nuevos retos de la gobernanza urbana. Búsqueda de la sostenibilidad en la gestión pública local", en Rodríguez, R. (Dir.). *Ordenación y gobernanza de las áreas urbanas gallegas*, Oleiros: Netbiblo, pp. 135-149; "El nuevo "Municipalismo" gallego. ¿Administraciones versus gobiernos locales?", en Rodríguez, R. (Dir.). *Reformar la Administración Territorial. Municipios eficientes y viables*, Oleiros: Netbiblo, pp. 169-18; *A Gobernanza na Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal* (Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, 2006, 216 páginas; coautor con Argimiro Rojo, José Alberto Rio y Teresa Sá).





EIXO ATLÂNTICO
DO NOROESTE PENINSULAR



PROGRAMA
COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA
ESPAÑA ~ PORTUGAL
COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRICA
2 0 0 7 ~ 2 0 1 3



UNIÃO EUROPEIA

Fundo Europeu
de Desenvolvimento Regional