

# Eurorrexión Galiza-Norte de Portugal: necesidade dunha mobilidade sustentable transfronteiriza

CARBALLO LOMBA, Antón

Máster en Planificación e Xestión Territorial

Departamento de Xeografía

Universidade de Santiago de Compostela

antoncarballo1@gmail.com

[Recibido abril 2014; aceptado maio 2014]

## Resumo.

No eido da crise actual a eurorrexión Galiza-Norte de Portugal debe asumir o reto de acometer políticas e acción conxuntas que lle permitan acadar unha maior competitividade fronte o mercado global. En definitiva, construír unhas bases territoriais máis sólidas e sustentables que podan afrontar calquera adversidade futura con maior resiliencia. Neste senso, resulta necesario chegar a un acordo entre os distintos actores territoriais para dotar á eurorrexión dunha ferramenta ordenadora eficaz en materia de mobilidade, que mellore non só a conectividade e a intermodalidade nos transportes de mercadorías senón tamén na mobilidade das persoas. Por iso, este traballo pretende analizar dende unha óptica xeográfica o estado da arte da eurorrexión, tanto da súa natureza e dinámica como da situación actual da mobilidade. Persegue así mesmo, partindo da análise previa, aportar unha reflexión e unhas recomendacións sobre o camiño que deben tomar as accións nesta materia. Unhas medidas que deben estar soportadas e fundamentadas nunha base de desenvolvemento estable e non depender de investimentos ou subvencións temporais por parte dos organismos públicos.

*Palabras clave:* Eurorrexión, mobilidade sustentable, conectividade, intermodalidade, cooperación transfronteiriza, resiliencia.

## Abstract.

In the current crisis, the euroregion Galiza-North of Portugal must take on the challenge of undertaking joint actions and policies that enable to achieve a greater competitiveness in the global market. In short, build solid and sustainable territorial bases that can cope with any future adversity with a greater resilience. In this sense, it is necessary to reach agreement between the different territorial actors to provide an effective planning tool in the field of mobility, which not only improve connectivity

and intermodal freight transport, but also in the mobility of people. Therefore, this paper analyzes from a geographic perspective the state of art of the euroregion, both its nature and dynamics of the current situation as the mobility. Furthermore, based on the previous analysis, it seeks to provide a reflection and some recommendations on the way they should take action in this matter. Measures that should be supported and well-founded in a base of stable development and not dependent on temporary investments or subsidies from public institutions.

*Key words:* Euroregion, sustainable mobility, conectivity, intermodality, transfrontier cooperation, resilience.

## **1. Introducción.**

No actual contexto de depresión económica, onde os procesos como a desagregación territorial ou a involución política están na primeira plana do debate social, pode resultar irrelevante falar de cooperación transfronteiriza entre dous países claramente perdedores nesta crise. Ademais, do mesmo xeito que os espazos raianos europeos estiveron durante moito tempo marxinados dos grandes centros de poder estatais, actualmente non resultan unha prioridade nas políticas de desenvolvemento nacionais. Non obstante, a creación do mercado común europeo favorece e potencia estas relacións transfronteirizas que como analizaremos posteriormente, en moitos casos están fundamentadas nun dinamismo económico, social e cultural moi potente. Por iso a cooperación mutua entre dúas rexións veciñas pode ser unha solución ou unha oportunidade para que estes territorios afronten o actual panorama con maior eficacia e competitividade.

Dende o punto de vista xeográfico a fronteira ten un interese notable polos diferentes aspectos, conflitos e dinámicas que a conforman, dos cales o xeógrafo pode aportar unha visión holística e analítica interesante, que lle permite introducir os temas e debates actuais relevantes para a comprensión deste espazo. Definen Zoido *et al* (2013) a rexión transfronteiriza como un *“espazo de cooperación institucional, económica e sociocultural constituído por dous ou máis territorios pertencentes a países distintos, e separados historicamente polo trazado de fronteiras políticas”* (Traducido de Zoido *et al*, 2013:328). Unha asociación entre rexións fronteirizas que se ven plantexando en Europa dende fai máis de medio século trala segunda Guerra Mundial. Nos últimos anos e no marco da Europa comunitaria estivo apoiada e posibilitada por programas como a iniciativa INTERREG, institucionalizada pola creación da rede de Agrupacións Europeas de Cooperación Territorial (AECT) e sustentada polos fondos FEDER, o FSE e os Fondos de Cohesión. Ademais tamén cabe destacar a labor doutras institucións a prol da cooperación transfronteiriza como o Eixo

Atlántico, o Centro de Estudos Eurorrexionais (CEER) ou a Rede Ibérica de Entidades Transfronteirizas (RIET).

Neste contexto social, económico, institucional e xeopolítico o funcionamento da eurorrexión se presenta con grandes vantaxes para acadar un posicionamento competitivo no panorama global. Para que isto suceda débese potenciar, entre outras cousas, una óptima mobilidade interna que permita conectar os principais puntos deste territorio para un mellor desenvolvemento tanto a nivel económico como social. En base ao Libro Branco do Transporte (2001) e aos principios de crecemento establecidos pola Estratexia Europea para o horizonte 2020, a mellora da mobilidade eurorrexional se presenta como unha necesidade inmediata. A planificación conxunta da mobilidade debe contribuir ao equilibrio territorial deste espazo con principios como a accesibilidade, a conectividade, a intermodalidade, e a sustentabilidade ambiental.

Deste xeito, no marco do AGALI journal elaborase esta aportación co fin de plantexar a necesidade de reflexión e actuación de maneira conxunta nesta materia. Posteriormente a este apartado limiar, preséntanse unha serie de aspectos clave para coñecer a natureza e as dinámicas da eurorrexión Galiza-Norte de Portugal. A terceira parte correspóndese co estado da arte da mobilidade na eurorrexión, expoñendo unha serie de antecedentes e programas marco así como tamén analizando a oferta e a demanda actual. Finalmente, a modo de conclusión reflexionase sobre as futuras medidas e accións a tomar para a optimización da mobilidade transfronteiriza.

## **2. Cuestións previas. Natureza e dinámicas da Eurorrexión Galiza-Norte de Portugal.**

Nesta parte preténdese dar unha xustificación da necesidade de pensar na eurorrexión como un territorio compacto e sentar as bases argumentais da súa utilidade como área funcional e dinámica, merecedora de políticas e accións en favor do seu desenvolvemento. Plantéxanse as similitudes mais tamén as discontinuidades transfronteirizas que a foron conformando para así entender mellor o funcionamento deste espazo. Cabe ter en conta que tanto a Galiza como a Região Norte, a pesares de ter competencias propias como no caso galego, son rexións sempre adscritas e dependentes do Estado central español e portugués, polo que en moitas ocasións neste apartado recórrese a explicar cuestións relativas ao conxunto do estado, mais que teñen consecuencia directa na eurorrexión que aquí nos ocupa.

Previamente á disolución efectiva das fronteiras trala entrada de España e Portugal na UE, a evolución dos dous Estado-nación a partires dos séculos XVII e XVIII transcorreu por camiños distintos na maioría das

ocasións. A separación entre os dous Estados ibéricos xerou consecuencias negativas de importancia nos espazos situados ao longo da fronteira hispano-lusa, o que os converte nos territorios con menor dinamismo da península. Así a configuración territorial resulta un primeiro punto de desencontro entre as dúas rexións veciñas que aquí nos ocupan (López Trigal, Lois y Guichard, 1997; Labraña, Pais de Jesus y Paul, 2004).

A articulación do territorio en España se deseñou a partires dun sistema radial de infraestruturas que parten dende a capital no centro xeográfico do país e que se espalla ata os límites exteriores ou periféricos do país tecendo a rede urbana. Non obstante, observando outras variables comprobouse que non se trata dun sistema urbano completamente macrocefálico, xa que hai que sinalar a importancia da concentración urbana e económica do eixo mediterráneo polo que pasan importantes cidades como Barcelona ou Valencia. Trátase polo tanto dun territorio que se configura en torno a dous espazos dinámicos moi prósperos: dunha banda, o gran centro que supón a cidade de Madrid, e doutra banda, o litoral mediterráneo con forte dinamismo urbano e económico (Bel, 2010; Cruz, 2013; Boira, 2013). No caso portugués, a cidade capital, Lisboa, xoga un papel fundamental xa que se trata do grande centro económico, urbano e político a partir do cal se articula todo o territorio. Administrativamente Portugal é un país máis centralizado que España, posto que mentres que o Estado español traspasa competencias ás comunidades autónomas, no caso portugués non existe ningún tipo de transmisión de poder a escala rexional. Ademáis a diferenza entre o litoral e o interior fica moi marcada, mentres que na costa se concentra a meirande parte da poboación, da actividade económica e as principais áreas urbanas, o interior fica como un territorio marxinal, despoboado e con menor dinamismo. É por isto que a articulación territorial de Portugal ten un claro basculamento cara o atlántico, ao longo dun gran eixo continuo de dirección meridiana no que se encontran as principais cidade do país.

Ante este feito de dúas realidades territoriais distintas, a fronteira hispano-lusa aparece como un espazo intermedio, periférico ou marxinal afastado dos principais centros de crecemento e dinamismo (López Trigal, Lois y Guichard, 1997; Labraña, Pais de Jesus y Paul, 2004), como pode ser por exemplo o caso da raia seca na fronteira galaico-lusa. En teoría, no marco da cooperación transfronteiriza que marca a UE, a desaparición efectiva das fronteiras semella ser unha oportunidade para reavivar estes espazos en decadencia. Non obstante, cabe dicir que non toda a fronteira e marxinal senón que existen excepcións de espazos moi dinámicos como a raia húmida dos ríos Miño e Guadiana. Para o caso galego que aquí nos interesa, a proximidade histórica, cultural e lingüística entre Galiza e Portugal proporciona un escenario favorable na fronteira miñota para a proliferación da mobilidade e a cooperación transfronteiriza. Do mesmo

xeito que en Portugal, Galiza presenta unha clara tendencia ao crecemento entorno á costa atlántica. Esta realidade, xunto coa desaparición das fronteiras políticas na UE permítenos fala dun gran eixo de crecemento urbano e económico ao longo da fachada atlántica, dende Ferrol ata Lisboa composto por importantes cidades portuarias (Lois e Santos, 2002).

Así como os distintos modelos de crecemento e articulación territorial desenvolvidos polos distintos países ibéricos explican o ensanchamento práctico da fronteira, a debilidade histórica das infraestruturas de conexión tamén axudou neste proceso. Acotío en xeografía estúdase a disposición da rede de infraestruturas como causa importante dunha determinada configuración do espazo e neste senso, a disparidade de miras dos dous Estado ibéricos provocou que as conexións transfronteirizas fosen insuficientes. Este feito, xunto coa barreira física que en moitas ocasións impón o relevo traducíuse nunha escasa vontade conxunta de establecer unha rede de infraestruturas de mobilidade efectiva. Como consecuencia, salvo as dúas excepcións mencionadas, os territorios fronteirizos son espazos despoboados, avellentados e afastados dos centros de poder. Dende a integración nas Comunidades Europeas en 1986, as cousas trocáron. Para o caso galego, a cuestionable política de infraestruturas deseñada en España, xunto coa barreira física que supón a disposición das Serras Orientais, mantiveron a Galiza bastante illada da Meseta ata épocas recentes, o que contribuíu sen dúbida ao desenvolvemento do eixo atlántico entre Galiza e Portugal (Lois e Santos, 2002). Como consecuencia, nos últimos anos e baixo o amparo da cooperación transfronteiriza promovida pola UE, a conectividade galaico-lusa se desenvolve de forma aceptable (Lois, 2004; Pazos, 2005), non só nos espazos dinámicos senón tamén nos de menor dinamismo como o corredor transfronteirizo Chaves-Verín (Domínguez Castro, 2008).

Durante gran parte do século XX os pobos ibéricos estiveron sometidos por rexímenes autoritarios, onde a capital establecíase como gran centro de poder. Resulta curioso que pese á similitude do franquismo e o salazarismo, que incluso compartían lema ("dios, patria y familia"), non existise ningún tipo de contacto ou cooperación ibérica de entidade, motivado segundo Lois e Santos (2002) por un descoñecemento mutuo. Non obstante, a marxe do distanciamento político, a mobilidade transfronteiriza da poboación foi un feito notable durante esta etapa sobretudo motivada pola práctica do contrabando, a elección de rutas do exilio ou por fluxos migratorios debilmente contabilizados (como a chegada de mozos portugueses que escapaban do recrutamento obrigatorio para as guerras coloniais) (Labraña, Pais de Jesus y Paul, 2004; Godinho, 2011). Así, a fronteira continuaba como un espazo marxinal fóra dos plans dos Estados Ibéricos.

Dende o punto de vista cultural e lingüístico, a fronteira supuxo en moitas ocasións unha barreira sólida que limitaba o contacto entre dous territorios veciños, sen embargo, existen exemplos do contrario. Para o caso que nos ocupa, as diferenzas entre a lingua española e a portuguesa son evidentes, mais se comparamos o galego co portugués as similitudes son incuestionables (Lois e Santos, 2002). É unha evidencia histórica que o galego-portugués naceu como unha mesma lingua do latín na Gallaecia romana, mais trala inclusión do Reino de Galiza na Coroa de Castela a separación entre estas linguas comezou a notarse na Idade Moderna. Neste período o galego-portugués desaparece dos documentos escritos, os cales sofren unha profunda castelanización iniciándose o que se coñece como “séculos escuros” (del XVI ao XVIII). En paralelo, a construción da lingua portuguesa rexeita calquer semellanza co galego, proclamándose unha lingua máis culta afirmada cunha expresión oral e escrita (Lois e Santos, 2002). Para os movementos en favor da recuperación da lingua galega a finais do século XIX e comezo do XX (“Rexurdimento”, “Xeración Nós”), o portugués era un símbolo de referencia para a recuperación sociolingüística do galego (Beramendi, 2007 e 2008). Durante a ditadura de Franco a recuperación do galego freouse, mais trala chegada da democracia a labor retómase e consolídase coa redacción da lei de normalización lingüística do 1983. Nesta norma o galego se presenta como unha lingua con total independencia tanto do español como do portugués, aínda que cada vez con máis forza se toman tomando referentes do portugués. Debido a todo isto, fica claro que entre a Galiza e Portugal existe unha clara continuidade lingüística que supera a fronteira e que xera un ambiente idóneo para o entendemento mutuo. Non obstante, sinalan Lois e Santos (2002) que aínda hoxe existen moitos portugueses que fican abraiados coa existencia dun idioma parecido ao seu máis aló da fronteira, que acotío identifican cun xeito vulgar de falar o portugués con clara influencia do español. Debido a isto, en moitas ocasións non continúan empregando o portugués senón que intentan comunicarse en español como se esta fose a opción máis doada.

Acotío a fronteira hispano-lusa concíbese dende a mitoloxía histórica como a máis antiga de Europa (Lois e Santos, 2002; Labraña, Pais de Jesus y Paul, 2004; Trillo e Paül, 2014). Non obstante, aínda supondo que fose certo que a estabilidade fronteiriza entre España e Portugal date do século XII, Trillo e Paül (2014) sinalan tres aspectos importantes a ter en conta sobre este límite fronteirizo:

- En primeiro lugar, a demarcación da fronteira non foi estable ata que surxiu a interese por parte dos Estado-nación no século XIX de coñecer e delimitar a totalidade dos seus territorios, empregando as modernas técnicas cartográficas. A fronteira afianzase rixidamente no Tratado de Límites de 1864, ratificada posteriormente no Acto General de Demarcación (1906).

- En segundo termo, a pesares de que a pertenza dalgúns territorios a un país ou outro fose estable ao longo do tempo, outros víronse perxudicados trala ríxida delimitación do século XIX (os denominados “pobos promiscuos” ou o caso do “Couto Mixto”).
- En última instancia, a fronteira foi interior cando Portugal estivo incorporada á Monarquía Hispánica durante sesenta anos durante os séculos XVI e XVII. Precisamente neste período atopámonos con que as relacións comerciais entre a Galiza e Portugal reactiváronse de xeito notable.

Por iso, o trazado da fronteira da eurorrexión Galiza-Região Norte tivo moitas variacións ao longo da historia. Feito que lles provocou ao territorios implicados un desamparo ante as decisións tomadas na capital do país a centos de kilómetros de distancia, convertíndoos como xa apuntábamos en espazos periféricos ou marxinais. É importante ter en conta que esta consideración non foi unha realidade ao longo de toda a historia, senón que incluso sucedeu o contrario cando estes territorios formaban parte do mesmo “país” ou reino, chegando en moitos casos a ser entendidos como centros e non como periferias. Debido a isto hai ter claro que a construción da fronteira política galaico-lusa é un feito absolutamente contemporáneo. Tendo en conta que *a priori* o establecemento da fronteira é un feito relativamente recente, pódese deducir que os movementos cotiáns da súa poboación estaban limitados. En certa medida foi así, xa que no relativo a cuestións de trámites administrativos (educación, sanidade, etc) a xente desprazábase á cidade ou cabeceira municipal máis cercana dentro do seu territorio nacional, polo xeral moi afastada da raia fronteiriza. Non obstante, lonxe de limitar os contactos veciños, o que ocorria era que as relacións transfronteirizas desenvolvéronse de xeito ilegal durante bastante tempo. Deste xeito, como Labraña, Pais de Jesús y Paül (2004: 154) explican: “Os arraianos distinguen entre “a raia”, unha realidade cotiá, e “fronteira”, sinónimo de alfândega ou límite político-administrativo”. Así, a fluidez da mobilidade na eurorrexión foi un feito repetitivo ao longo da historia aínda que de xeito ilegal en moitos casos. A parte dos fluxos ilegais que xa mencionamos existen outros exemplos do contrario. Cabe mencionar pola singularidade o exemplo do “Couto Mixto”, situado a mediados do século XIX nos actuais concellos galegos de Calvos e Baltar, pódese considerar do mesmo xeito que outros microestados europeos que mantiveron co-soberanía de casas nobiliarias (o exemplo de Andorra é habitualmente evocado). Os seus habitantes gozaban de certos privilexios como a recadación de tributos, o autogoberno, as facilidades de comercio, a libre elección de nacionalidade ou a existencia do “camiño privilexiado” (camiño de libre circulación de mercadorías) que transcorría dende o pobo portugués de Tourem ata o Couto Mixto, por citar as máis destacadas.

Debido a todo o relatado, pódese afirmar que na fronteira hispano-lusa existen áreas dinámicas e áreas apáticas, ou dito doutro xeito existen espazos de atracción e espazos de repulsión (Lois e Trillo, 2011). Para o caso Galaico-portugués que aquí nos interesa sucédense os dous casos. Aparece por un lado, unha raia húmida que alcanzou un alto potencial e dinamismo por sinerxía propia e non por unha vontade política eurorrexionalista, e doutra banda, unha raia seca que, coa excepción do corredor Verín-Chaves, posúe unha decadencia económica e demográfica importante.

A raia seca, comprendendo ás comarcas raianas de Ourense e Tras-Os-Montes, é un espazo intensamente despoboado, envellecido e cunha forte atonía económica. Sen dúbida en Ourense e Tras-Os-Montes o modelo de explotación campesiña con certa importancia gandeira entrou en crise nos anos 1960 e 1960, cando ademais unha masiva emigración de mozas e mozos cara o exterior baleiraba numerosas parroquias e entidades de poboación. Á marxe das especializacións nalgúns produtos agrarios de calidade, estas comarcas presentan un perfil económico bastante débil, xa que a industrialización concéntrase moi limitada nas cabeceiras (Chaves, Verín, Bragança, Ciudad Rodrigo, etc) e o turismo é pouco relevante. No momento actual, as posibilidades de xerar desenvolvemento endógeno pasan pola posta en valor de certos recursos do territorio de elevada calidade, mediante indicacións xeográficas protexidas ou denominación comerciais recoñecidas. Ademais, o carácter deste produto como rústico, propio de lugares confín, estimula a percepción subxectiva da súa autenticidade e valor, o que axudou a unha mellor penetración nos mercados urbanos (Porto, Lisboa, Vigo, Madrid, etc). Todas as dedicacións mostran potencialidade para o desenvolvemento do turismo e a artesanía de calidade, non obstante no seu conxunto non adoitan xerar máis que algunhas decenas de postos de traballo por concello, o que o segue definindo coma un territorio marxinal e carente de dinamismo aínda que condicións de superar a atonía se as políticas de desenvolvemento rural se dirixisen nun futuro a reforzar as potencialidades produtivas do campo e as actividades agrarias singulares. Para que as estratexias de desenvolvemento endógeno funcionen hai que ter en conta que, salvo excepcións urbanas puntuais, os concellos da raia seca presentan porcentaxes superiores a un 25% ou 30% de maiores de 65 anos. Ante este panorama, resulta difícil xerar iniciativas emprendedoras efectivas, que só poden ficar nun continxente de adultos e xoves moi reducido (Rodríguez González *et al*, 1999). Polo xeral só os núcleos de carácter urbano soportan en certa medida o seu dinamismo económico, claro exemplo disto é a eurocidade Chaces-Verín como eixo máis dinámico da raia seca (Lois, 2013).

Doutra banda, a raia miñota preséntase como un sector fronteirizo moi prospero. Como xa foi suficientemente documentado (López Trigal, Lois



y Guichard, 1997; Lois y Santos, 2002; Lois y Trillo, 2011), existen unha serie de características similares a ambos lados da fronteira (lingüísticas, culturais, paisaxísticas, patróns de conduta sobre o espazo, orientación e ordenación territorial, emigración transatlántica, continuidade na paisaxe) que facilitan os contactos e as relacións cooperativas transfronteirizas. A importancia do sector agrícola e artesanal, xunto cas aptitudes turísticas, son as principais potencialidades de prosperidade nas comarcas fronteirizas do Baixo Miño galego e o Alto Minho Portugués (Santos, 1999). No obstante, este espazo caracterizado por unha elevada densidade de poboación rexistrou un importante proceso de urbanización e de atracción da actividade económica vinculada á actividade de grandes portos (sobretudo Vigo e Porto) (López Trigal, Lois y Guichard, 1997). De xeito complementario e no conxunto da raia galaico-lusa, na organización territorial destaca un basculamento da actividade económica e da poboación cara zonas costeiras. Estes rasgos similares, xunto coa mellora da rede de infraestruturas, facilitaron as posibilidades de negocio común e un mellor coñecemento mutuo, e explican a importante mobilidade de mercadorías e traballadores na fronteira do Miño.

A nivel europeo este tramo da raia preséntase como un exemplo notable de cooperación transfronteiriza. Sen embargo, cabe sinalar que o dinamismo deste espazo está caracterizado en gran medida pola proximidade de dúas grandes áreas urbanas, como son Vigo e Porto, e que estenden o seu *hinterland* máis aló da fronteira. Vigo é unha cidade onde a actividade pesqueira e portuaria desenvolvida durante os séculos XIX e XX permitiulle conformar unha importante industria conserveira e naval impulsada por capital autóctono, ao que hai que engadir a importante inversión estranxeira no sector automobilístico coa presenza da factoría de Citroën (Lois, 2004; Lois e Piñeira, 2011). Vigo alcanzou un notable crecemento urbano grazas á súa proxección atlántica e a políticas industriais como o establecemento da Zona Franca portuaria e o Polo de Desenvolvemento dos anos 1960. Pola súa parte, a área metropolitana de Porto ten unha importante vocación terciaria e industrial, e cabe sinalar o peso, en canto a postos de traballo xerados, da industria do téxtil, do calzado e da transformación da madeira en toda a Região Norte, xunto coa tradicional industria vitivinícola (López Trigal, Lois y Guichard, 1997). Do mesmo xeito que Vigo, a súa vocación atlántica como cidade portuaria permitiulle acadar un desenvolvemento notable e converterse na segunda urbe máis importante do Portugal (1,2 millóns de habitantes na súa área metropolitana). Se ben é certo que estas dúas cidades non están na raia mesma, a súa área de influencia supera con creces os límites políticos, por iso a prosperidade e a mobilidade desta rexión transfronteiriza depende en gran medida do dinamismo destas grandes cidades próximas. Precisamente o liderado común de Porto e Vigo é o que permite a creación en 1992 do

“Eixo Atlántico”, un organismo de cooperación que hoxe en día reúne ás principais cidades da eurorrexión Galiza-Norte de Portugal (Eixo Atlántico, 2004).

Neste contexto impulsado pola UE, a cooperación transfronteiriza preséntase como o mellor método para acadar crecemento nestes territorios. Claro exemplo disto é a franxa litoral atlántica, afirmándose como un espazo rico que busca as súas sinerxias á marxe da existencia dunha fronteira que semella obsoleta na actualidade (Lois e Trillo, 2011). Segundo din estes mesmo autores (Lois e Trillo, 2011), o comercio no litoral atlántico entre a Galiza e Portugal multiplicouse dende 1986, as Inversións Estranxeiras Directas evolucionaron do mesmo xeito, creáronse grupos empresariais transfronteirizos (sector industrial madeireiro, distribución comercial, etc), un bo número de empresas galegas localizáronse en parques empresariais do norte luso e os fluxos turísticos incrementáronse notablemente. Un exemplo deste impulso da colaboración raiana é o actual proxecto de creación do parque empresarial Salvaterra-Monçao (Lois e Trillo, 2011). Trátase da planificación conxunta de catro millóns de metros cadrados de solo industrial localizados entre os concellos de Salvaterra do Miño e Monçao. Non obstante, dende un punto de vista xeográfico hai que ter en conta que os procesos relacionais transfronteirizos prodúcense a distintas escalas. Así, a unha escala de máis detalle o veciño destaca como un cliente preferencial en canto ao pequeno comercio e ao turismo, sen esquecer as complementariedades económicas que existen no plano agrario. Se falábase de que as principais actividades dos pobos raianos son o turismo e a produción agraria e artesanal, son precisamente nestas actividades nas que o veciño destaca por ser o principal consumidor (Lois e Trillo, 2011). En concreto o negocio do viño ou a horticultura e a floricultura tenden a estimularse coa existencia dunha división política próxima. Así, pódense destacar procesos como a exportación de produtos (contabilizada ou non) cando o diferencial de custos entre un territorio e outro é favorable, unha definición acotío laxa das superficies de produción ou a proliferación de acordos comerciais e empresariais transfronteirizos, entre outros. A distinta estrutura da oferta e custos estimula estes comportamentos, e xustifica certas vantaxes na localización raiana de actividades agrarias e minoristas.

Por outra parte, no turismo tamén se fai notar a proximidade destas dúas rexións. Referente aos fluxos turísticos cabe dicir que, a pesar de que o resultado poda variar en función do organismo que contabilice os datos (FRONTUR, Turgalicia, Ministerio de Industria, Turismo e Comercio, etc) (Lois e Trillo, 2011), estímase que ao redor de medio millón de portugueses visitan Galiza anualmente e aproximadamente a mesma cantidade en sentido inverso. O destino da maioría de portugueses desprazados á Galiza concéntranse no eixo atlántico, en concreto en Santiago de Compostela e

nas Rías Baixas. En definitiva o traballo mutuo, a planificación conxunta e a cooperación empresarial e económica existente na actualidade tradúcese en que este territorio sexa cada vez máis atractivo nun contexto ibérico, europeo e global.

Como consecuencia do exposto observamos que existe algunha discontinuidade na raia galaico-lusa, mais sobretudo abundan as similitudes (lingüísticas, culturais, paisaxísticas, patróns de conduta sobre o espazo, orientación e ordenación territorial, emigración transatlántica, etc), o cal proporciona no marco europeo de achegamento transfronteirizo unha oportunidade de cooperar mutuamente para saír de forma conxunta desta crise. Ademais vimos como a raia galaico-lusa pódese dividir en dous sectores, dunha banda existe unha raia húmida con gran dinamismo e potencialidade de futuro fronte a outra, a raia seca, en proceso de despoboamento e recesión económica. Non obstante, o desenvolvemento económico e social no conxunto da eurorrexión non pode darse sen unha boa conectividade entre estas dúas rexións, garantindo unha mellora da calidade e da eficiencia na mobilidade de persoas e mercadorías. Neste senso, o seguinte apartado trata de analizar a situación da mobilidade na eurorrexión Galiza-Norte de Portugal, así como unha serie de antecedentes e referencias de importancia.

### **3. Mobilidade eurorrexional: antecedentes e estado da arte.**

Como xa se comprobou, as políticas de cooperación en materia de mobilidade transfronteiriza non foron potenciadas polo dous Estados Ibéricos ao longo da historia moderna. Haberá que esperar ata a entrada na Unión Europea para que esta situación comezase a cambiar. Neste contexto, as políticas de transporte comezan a estar presentes xa no Tratado de Roma (1957), non obstante, non foron desenvolvidas eficazmente ata o Tratado de Maastricht (1992) onde se reforzaron os seus fundamentos políticos, institucionais e orzamentarios, do mesmo xeito que se introduciron conceptos como o de Rede Transeuropea. Así, a Comisión Europea elabora no ano 2001 o Libro Branco do Transporte, no cal establecía un prazo de 30 anos para acadar na UE un sistema de transportes que responda aos obxectivos de: intermodalidade, reequilibrio entre os diferentes medios de transporte (predominio do coche sobre os demais) e redución do impacto ambiental e das emisións de contaminantes (Domínguez Castro, 2010). Establece ata 60 medidas de ámbito comunitario divididas en cada un dos medios de transporte (transporte por estradas, transporte ferroviario, transporte aéreo e transporte marítimo e fluvial). Así mesmo, determinan en materia de intermodalidade reequilibrar o reparto dos distintos modos de transporte en favor da promoción do ferrocarril e o transporte marítimo e fluvial. Respecto a isto un dos maiores desafíos é o programa comunitario

de apoio “Marco Polo”, que substitúe ao antigo PACT. Non obstante, trátase dun documento onde se trata fundamentalmente o transporte de mercadorías e non a mobilidade de persoas.

Para o transporte por estradas o Libro Branco márcase o obxectivo de mellorar a calidade deste sector así como da aplicación da normativa existente mediante o reforzo das sancións e os controis. Así propón as seguintes medidas: armonizar o tempo de conducción, aproximar as normativas nacionais relativas á prohibición de circulación de camións os fins de semana, introducir un certificado de condutor, fomentar a formación profesional, fomentar a uniformidade da lexislación nesta materia, armonizar as sancións, aumentar o número de controis, estimular os intercambios de información, reforzar a seguridade vial e velar pola fiscalidade harmonizada do combustible profesional para o transporte. Observase como non se contempla nestas medidas nin a mobilidade de persoas nin polo tanto o fomento dos transportes públicos.

En canto ao transporte ferroviario a Comisión marca como obxectivo revitalizalo a través da creación dun espazo ferroviario integrado, eficaz, competitivo e seguro, ademais de por en marcha unha rede especial para o transporte de mercadorías. As medidas que se contemplan neste documento son: fomentar un plantexamento común de seguridade, contemplar as medidas de interoperabilidade ao efecto de facilitar a circulación transfronteiriza e reducir os custos da alta velocidade, acadar unha ferramenta de control eficaz, ampliar e axilizar a apertura do mercado de transporte ferroviario e adherirse á Organización Intergubernamental para os Transportes Internacionais por Ferrocarril (OTIF). Outra vez deixase de lado a mobilidade de persoas aínda que se recoñece que o seu uso está aumentando notablemente. Unicamente fálase de pasaxeiros en dúas medidas complementarias: abrir progresivamente o mercado do transporte de pasaxeiros por ferrocarril e mellorar os dereitos dos pasaxeiros do ferrocarril.

No tocante ao transporte aéreo o obxectivo marcado é o de controlar o seu crecemento, combater a saturación do espazo aéreo e preservar o nivel de seguridade garantindo ao mesmo tempo a protección do medio ambiente. Establece como prioridade a consolidación do “ceo europeo único” e tamén engaden a necesidade de crear un regulamento común onde xa entran cuestións de intermodalidade co ferrocarril, redución dos impactos medioambientais, creación da Autoridade Europea para a Seguridade da Aviación Civil (EASA), etc. Vemos como en materia de transporte aéreo aparecen temas de intermodalidade ou de cuestión medioambiental.

En canto ao transporte marítimo e fluvial o obxectivo fundamental que marca a Comisión Europea é o desenvolver as infraestruturas,

simplificar o marco reglamentario mediante a creación de xanelas únicas e integrar a lexislación social co fin de crear verdadeiras autoestradas do mar. Afírmase que este medio de transporte é unha alternativa fiable, menos contaminante e máis rendible que os transportes terrestres. Así, as medidas que presentan neste campo van todas dirixidas a unificar a lexislación competente, simplificala e facela máis eficaz.

No ano 2006 realizouse unha revisión dos obxectivos marcados neste Libro Branco do 2001, facendo fincapé nos seguintes aspectos: incrementar a competitividade do ferrocarril, introducir unha política portuaria, desenvolver sistemas de transporte que empreguen novas tecnoloxías, cobrar polo uso das infraestruturas, producir máis combustibles fósiles e estudar como desconxestionar as cidades (Domínguez Castro, 2010). A maioría destes obxectivos foron ratificados posteriormente no 2009 nun comunicado que lanzou a Comisión Europea para abrir o debate sobre a mobilidade no próximo decenio e que leva por título "Un futuro sustentable para o transporte: cara un sistema integrado, guiado pola tecnoloxía e fácil de empregar. Para acadar estes obxectivos determinan medidas como o fomento da intermodalidade, sistemas tarifarios que supoñan incentivos para os distintos perfís de usuarios, mellora da accesibilidade a través da planificación do territorio baseada na toma de decisións locais, establecer unha gobernanza que estimule a participación dos axentes territoriais e a mellora da eficiencia. No ano 2011 a Comisión Europea elabora outro Libro Branco do transporte co título "Folla de ruta cara un espazo único de transporte: por unha política de transporte competitiva e sustentable", que aporta un número de medidas parecido ao anterior, e no que se trata con maior seriedade temas como a sustentabilidade medioambiental, a intermodalidade, a mobilidade de persoas, os transporte urbanos e interurbanos, o transporte público (determina que para o 2050 a maioría dos recorridos de media distancia de pasaxeiros debe realizarse por ferrocarril) e onde xa se introducen algúns dos obxectivos marcados pola Estratexia Europea 2020. Enuméranse 10 obxectivos fundamentais para un sistema de transporte competitivo e sustentable que garanta o obxectivo de reducir o 60% das emisións de gases de efecto invernadoiro. Ademais establécense as actuacións para lograr o Espazo Único Europeo do Transporte, unha Rede Europea de Mobilidade ou o apoio a calquer Plan de Mobilidade Urbana nas cidades europeas, entre outras.

Ademais dos Libros Brancos do Transporte cabe mencionar a labor do portal TRIP (Transport Research and Innovation Portal), o cal partindo do Espazo Europeo de Investigación derivado do Tratado de Lisboa (2007) serve como punto de partida para os proxectos de investigación científica europeos en materia de transporte e mobilidade. Entre eles podemos citar como exemplo o proxecto CONPASS (2000-2002) que estuda a mobilidade sustentable transfronteiriza analizando a situación dos medios de transporte

públicos en 20 casos a nivel europeo. A partires do contexto europeo e tomando como referencia os Libros Brancos do transporte os antecedentes en materia de mobilidade que se poden mencionar para o caso da eurorrexión Galiza-Norte de Portugal que nos ocupa, correron ao cargo na súa maior parte do organismo Eixo Atlántico. Non obstante, débese mencionar a existencia dalgún outro.

En primeiro lugar poderíamos sinalar o Estudo Estratéxico das Cidades do Eixo Atlántico que realizaron os profesores Antonio Figueiredo e Ánxel Viña entre os anos 1993 e 1995, onde a partir dunha análise e unha diagnose da situación das cidades do eixo, plantexábanse varias medidas en materia de infraestructuras e mobilidade (Pardellas, 2000). Para o sistema portuario da eurorrexión plantéxase a mellora da eficiencia e a competitividade dos principais portos, buscando unha compenetración entre eles que se podería traducir na constitución dun comité coordinador. No tocante aos aeroportos propoñíase un maior protagonismo de Sá Carneiro no transporte transcontinental. En canto á mobilidade ferroviaria, os autores notaban da mala calidade deste servizo naquela época, tanto para persoas (velocidade moi lentas) como para mercadorías (practicamente irrelevante). Facían fincapé no eixo Coruña-Santiago-Vigo-Tui, unido á liña do Minho, como a espiña dorsal que sustentaría o sistema ferroviario, non só porque conectase o espazo máis dinámico da eurorrexión, senón porque ademáis funcionaría como conexión entre os principais portos. Polo tanto, todas as medidas referentes ao ferrocarril ian dirixidas a mellorar e modernizar este eixo e a uniformizar as características técnicas e funcionais do mesmo. No referente ao sistema rodoviario, propuñan en primeiro lugar completar os tramos de autovía e autoestrada que ficaban por rematar para conectar todo o Eixo Atlántico; en segundo lugar apostaban por unir as principais cidades do interior con este eixo, pechando así a malla de autoestradas da eurorrexión.

Posteriormente no ano 2000 elabórase o Plan de Infraestructuras do Eixo Atlántico ao cargo de Xulio Pardellas de Blás e elaborado en conxunto polas Universidade de Vigo e Minho. Nos tan só 6 anos que pasaron do estudo de Figueiredo e Viña as medidas propostas evolucionaron de xeito moi lento, polo que gran parte da aportación que se fixo neste plan do 2000 tivo unha solución de continuidade co anterior, coa excepción das estratexias que responden a novas realidades. Dividen a eurorrexión en varias áreas para a análise territorial e fan sobretudo fincapé en medidas como completar a rede de infraestructuras rodoviaras vertebradoras, a cooperación entre as entidades portuarias, a renovación tecnolóxica dos servizos de transporte e a mellora da súa eficacia.

Nos últimos anos e seguindo as pautas do Libro Branco do Transporte, o organismo Eixo Atlántico ven desenvolvendo unha serie de

traballos que analizan a situación dos transportes e a mobilidade na eurorexión e aportando estratexias e accións para solventar as problemáticas en calquera das súas variantes (rodoviario, ferroviario, portuario e aeroportuario). Estes traballos están baseados nos principios de mobilidade, conectividade e sustentabilidade. En primeiro lugar, no ano 2006 aparece o primeiro estudo sobre o “Sistema Aeroportuario do Eixo Atlántico”, dirixido por Abel Losada e João Marrana e no que se fai fincapé en tres cuestións: a mellora dos accesos aos aeroportos, a posibilidade de terminais de mercadorías e na idea dun sistema aeroportuario eurorexional integrado e coordinado. En segundo termo pódese sinalar o estudo sobre “A Rede Ferroviária Interior da Euro-região Galiza-Norte de Portugal” no ano 2007 e dirixido por Miguel Roríguez Bugarín e Antonio Pérez Babo. Entre as accións polas que apostan pódense destacar: acadar o ancho de vía comunitario en favor da interoperabilidade europea, crear un consorcio dos transportes eurorexionais, coordinar tarifas, horarios e servizos, perseguir a intermodalidade entre o tren e os demais medios de transporte e estudar a viabilidade de servizos ferroviarios metropolitanos, entre outras. En último lugar cabe destacar a “Estratexia dos Transportes do Eixo Atlántico” do ano 2010 e baixo a dirección de Luis Domínguez Castro. Trátase especificamente cada unha das tipoloxías de transporte e mobilidade, aportando directrices e recomendacións, apostando pola creación de consorcios do transporte, e remarcando a necesidade da elaborar principalmente unhas directrices de ordenación territorial da eurorexión e secundariamente instrumentos de planificación da mobilidade. A parte destas aportacións do Eixo Atlántico, cabe mencionar o estudo do “Sistema Portuario da Eurorexión Galiza-Norte de Portugal” elaborado pola Comunidade de Traballo Galicia-Norte de Portugal no 2007 en coordinación coa fundación CEER e en colaboración co Eixo Atlántico. Trátase dun estudo para determinar unha estratexia de desenvolvemento para o sistema portuario eurorexional, entendendoo sempre como un único espazo portuario.

Para percibir a situación actual na que se atopa a mobilidade eurorexional tralos diferentes antecedentes aquí citados, pódense mencionar algúns indicadores que facilitan esta labor. Os informes EURO-EURES de indicadores sobre a mobilidade na eurorexión, son unha fonte fundamental para analizar dunha forma cuantitativa a mobilidade transfronteiriza. Analizando o último informe, do ano 2013, obsérvase que en canto ao fluxo laboral de persoas cuantifícase que entre 5.000 e 10.000 traballadores cruzan a fronteira diariamente por motivos de traballo, independentemente de que o seu posto de traballo este doutro lado da fronteira ou de que estea no seu país natal. Este fluxo é moito máis significativo dende Portugal cara a Galiza que ao revés, supondo case o 75% dos desprazamentos. Se comparamos estas cifras con outra fronteira europea como por exemplo a de Luxemburgo e a rexión francesa de Lorena

(70.000 traballadores diarios) (Domínguez, 2010) pode resultar insignificante, mais isto non quere dicir que non debemos aprender co exemplo e xestionar estes fluxos de maneira sustentable. Non obstante, cabe sinalar que comparando este dato con calquer outro tramo da fronteira hispano-lusa, a mobilidade laboral na eurorrexión Galiza-Norte de Portugal fica como a de maior importancia da península, só comparable co caso da fronteira onubense-algarví. Con respecto ao fluxo de turismo, xa se apuntaba (Lois e Trillo, 2011) que entre 300.000 e 600.000 turistas cruzan a fronteira en ambas direccións, aínda que co predominio novamente portugués dirixíndose fundamentalmente a puntos do eixo atlántico como Compostela ou as Rías Baixas.

Por outra parte, ollando os datos para o 2012 da Intensidade Media Diaria de Vehículos nos principais pasos transfronteirizos (táboa 1), sacados da Dirección General de Carreteras do Estado español, vese como a ponte internacional que une Tui con Valença é o paso máis frecuentado da raia galaico-lusa. Este feito determina moi ben o carácter eminentemente atlántico da organización territorial da eurorrexión e manifesta o importante dinamismo da raia húmida. Así, se comparamos o dato do paso Tui-Valença co resto da fronteira hispano-lusa compróbase como se trata do tramo fronteirizo máis frecuentado, seguido da ponte sobre o Guadiana que une as cidades de Huelva e Faro (IMD: 9955 vehículos).

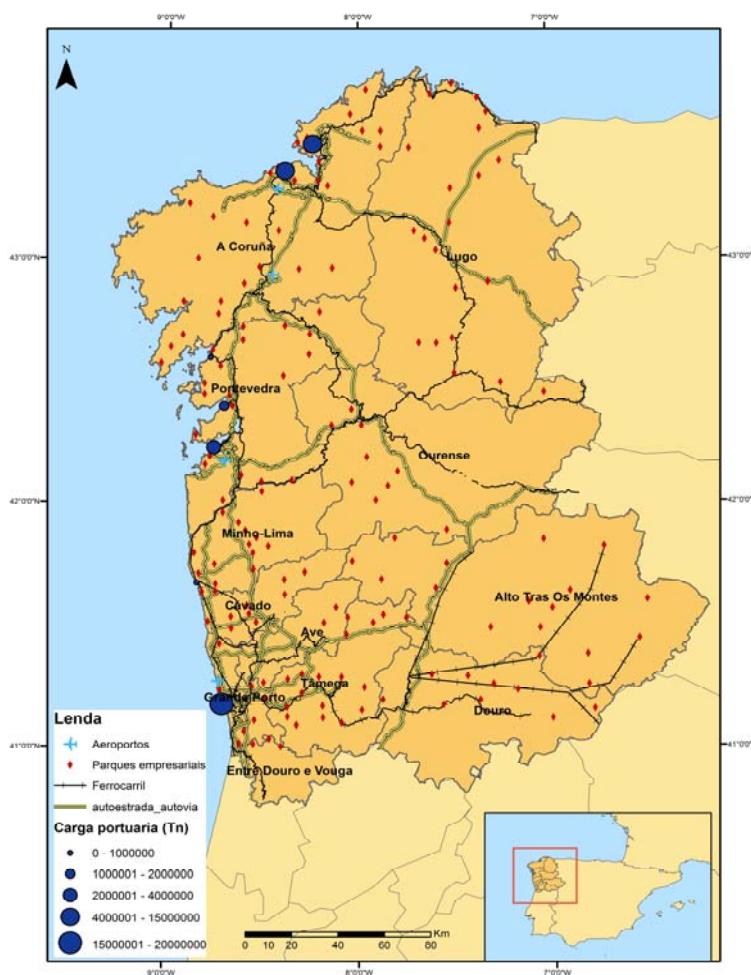
**Táboa 1: Intensidade Diaria Media de vehículos nos principais pasos fronteirizos da Eurorrexión Galiza-Norte de Portugal (2012)**

<b>Intensidade Media Diaria de Vehículos</b>	
<b>Nome</b>	<b>IMD</b>
Verín-Chaves_N532-N103	3216
Verín-Chaves_A75-IP3	2888
Goián-Vilanova de Cerveira	4337
Tui-Valença_PO403-N101	4224
Tui-Valença_A55-A3	15286
Salvaterra-Monçao_PO403-N101	7302
Arbo-Melgaço_PO405	2724

Fonte: elaboración propia a partir dos datos da Dirección General de Carreteras do Estado español



**Mapa 1: Situación das principais infraestruturas de comunicación, parques empresariais e carga portuaria dos principais portos da Eurorrexión.Galiza-Norte de Portugal**



Fonte: elaboración propia.

A día de hoxe pouco se avanzou dende a diagnose que facía o Eixo Atlántico no 2010 en materia de mobilidade. Rematáronse os trazados que faltaban por completar dalgunhas vías de alta capacidade, nomeadamente a autovía transcantábrica A8. Introduciuse algunha iniciativa puntual como a do tren Celta, que une as cidades de Vigo e Porto nunha hora e media e que comezou a andar no ano 2013. Tamén se mellorou na calidade do servizo ferroviario para pasaxeiros, sobretudo no eixo atlántico Galego, aínda que a conexión transfronteiriza todavía é de pouca calidade. Non obstante, aínda quedan moitos aspectos anteriormente demandados por mellorar: intermodalidade dos medios de transporte, aumentar a oferta do transporte público transfronteirizo, escasa melloría na conexión cos aeroportos (só Sá Carneiro ten conexión ferroviaria) e falta de especialización dos mesmos (os

aeroportos galegos perden pasaxeiros e liñas aéreas en favor de Porto), práctica inexistencia de servizos de transporte colectivo no rural, ausencia dunha coordinación portuaria eurorrexional, escasa presenza do ferrocarril tanto no transporte de mercadorías como no de pasaxeiros (todavía existe moita dependencia do coche privado), entre outras.

#### **4. Conclusións**

Ante esta situación, fica moito camiño por recorrer en canto á mellora da mobilidade transfronteiriza. Previamente a concretar qué sería oportuno mellorar, é preciso considerar que a mobilidade debe responder ás necesidades dos cidadáns e do desenvolvemento sustentable dun territorio. Ademais, as políticas de mobilidade sempre deben intentar amoldarse e integrarse coa ordenación e a planificación territorial. Deste xeito, non se poden organizar os servizos de transporte e mobilidade sen ter plantexada primeiro unha estratexia territorial da eurorrexión, na cal se promova un desenvolvemento e unha articulación do territorio coherentes coas potencialidades deste espazo e co horizonte marcado pola Estratexia Europea 2020. Analizábase neste artigo como as relacións entre as dúas rexións son tan fortes que incapacitan o propio significado da fronteira política. Así, a planificación conxunta debe ser prioritaria para poder xestionar situacións que as veces traspasan os límites administrativos, como por exemplo o parque nacional da Serra do Xures-Gerês ou a eurocidade Verín-Chaves. Por outra parte e retomando a cuestión da mobilidade, pódese dicir que tras 10 anos dende o primeiro Estudo Estratéxico das Cidades do Eixo Atlántico do 1994 os acordos eurorrexionais de mobilidade son máis ben escasos. Avanzouse sobretudo na construción de infraestruturas mais pouco en garantir un servizo de calidade para a mobilidade das persoas e mercadorías. A actual crise nos obriga a emprender políticas e accións que contribúan a reavivar a economía e a posicionar os territorios con maior competitividade. Isto pode verse para a Galiza e a Região Norte como unha oportunidade de deseñar unha estratexia conxunta sobre unha base de desenvolvemento sustentable medioambientalmente e sostible no tempo. Deste xeito, non só suporía un camiño para saír da crise senón que tamén permitiría a este espazo ficar máis preparado para futuros adversidades.

Como consecuencia, resulta adecuado reunir aos distintos axentes territoriais implicados e acadar o que se coñece como un pacto pola mobilidade. Un acordo esencial de todas as partes para sentar os piares dun necesario plan de mobilidade sustentable da eurorrexión que garanta as necesidades da poboación e que permita unha mellor conectividade en favor da estratexia de desenvolvemento. Varias son as cuestións que requiren unha mellora mais cabe ter en conta as diferentes dinámicas da raia

galaico-lusa. Por un lado temos un sector economicamente moi próspero que concentra a maioría da poboación e as principais áreas urbanas, que precisa de melloras na conectividade e na intermodalidade dos distintos medios de transporte así como modernizar e optimizar os servizos e a xestión de grandes fluxos de mobilidade. Doutra banda un sector en despoboamento e con escaso peso económico onde se demandan medidas que garantan os servizos mínimos de transporte aos seus residentes, que proporcionen unha conectividade de calidade para o desenvolvemento deste espazo e que fiquen integrada co eixo atlántico. Así, neste traballo destacamos os seguintes aspectos a mellorar:

- O **transporte público debe ser prioritario**, mellorar a súa accesibilidade, a conectividade e a intermodalidade. Na raia húmida débese mellorar a coordinación entre os distintos medios de transporte, aumentar a calidade e a oferta dos servizos, así como uniformizar tarifas e horarios, e en xeral fomentar o seu uso. Para a raia seca hai que rendibilizar o servizo con solucións como o taxi compartido, os autobuses de menor capacidade ou a solicitude do servizo de transporte por encargo aproveitando o desenvolvemento das TICs. Esta medida é fundamental para a sustentabilidade ambiental e para a redución do uso de vehículo privado. É de vital importancia que as medidas sigan unha estratexia *push & pull*, penalizando e obstaculizando o uso dos coches ao mesmo tempo que se facilita e se promove o transporte público.
- Débese **apostar polo ferrocarril**. Sería intelixente potenciar o seu uso para o transporte de mercadorías, conectando os principais centros e parques industriais e modernizando algunhas liñas como a do Minho. En canto ao uso de pasaxeiros tense que incrementar a oferta e garantir a súa accesibilidade (sobretudo nos lugares máis demandados), ao mesmo tempo que se uniformizan tarifas, horarios e servizos. Resulta inaceptable que ocorran incompatibilidades como ter que comprar un billete distinto ao cruzar a fronteira aínda que se trate do mesmo tren ou o de que se troquen os revisores polo mesmo feito de traspasar o límite político. Ademais a intermodalidade co resto de medios de transporte é fundamental para ofertar unha mobilidade fluída e de calidade. Por outra parte, resulta adecuado apoiar a iniciativa que se está plantexando dende a RIET e o eixo atlántico de crear unha saída cara Europa a través da liña Aveiro-Vilar Formoso-Salamanca-Palencia-Valladolid-Euskadi, uníndose á liña que viría do noroeste dende o porto seco de Monforte de Lemos. Deste xeito a eurorrexión tería unha conexión directa con Europa o que lle proporcionaría unha maior competitividade con respecto a outros eixos como o Mediterráneo.
- Creación dunha **entidade coordinadora do portos** da eurorrexión

ten que ser unha realidade. Os portos por si mesmos non poden competir cos principais portos europeos, pero actuando en conxunto poderían ter posibilidades como unha entidade portuaria atlántica de importancia. Por iso a conexión terrestre entre os portos con centros loxísticos e industriais debe ser fundamental, garantindo no só a intemodalidade senón tamén favorecendo o desenvolvemento dun dos sectores máis potentes da eurorexión.

- A **coordinación e especialización aeroportuaria** tamén resulta necesaria. Existe un claro desequilibrio entre os diferentes aeroportos e a competencia ente eles non vai a ningures. Deben chegar a acordos de especialización, tanto nalgunhas liñas aéreas particulares como no transporte de mercadorías. Ademáis a conexión destes con outros medios de transporte débese mellorar e incrementar para garantir un servizo de maior calidade.
- Por último, débese fomentar e elaborar **plans de mobilidade metropolitana** para as grandes áreas urbanas. Un futuro plan de mobilidade sustentable da eurorexión debe contemplar os instrumentos de planificación necesarios para xestionar os importantes fluxos de mobilidade que se dan nas principais áreas metropolitanas. Tense que reconsiderar o ámbito metropolitano como unha escala necesaria de planificación ante a evidente ineficacia do límite municipal para xestionar certos servizos que o sobrepasan e que máis ben responden a unha lóxica supramunicipal. Trátase de concebir as áreas metropolitanas xa non como unha mera entidade politico-administrativa, senón como unha escala necesaria para garantir a calidade e a eficacia dos servizos ao cidadán nunha gran área urbana.
- A prol da sustentabilidade medioambiental dos fluxos de mobilidade sería interesante crear e xestionar unha rede de **infraestruturas verdes** transfronteiriza naqueles lugares onde a riqueza paisaxística mereza ser conservada e o uso recreativo e turístico que se faga dela estea ben organizado. En parte esta iniciativa xa se está desenvolvendo nalgúns puntos da raia húmida (ruta circular entre Tui-Valença e Salvaterra-Monçao).

Son medidas que veñen na mesma dirección que os antecedentes previos aquí analizados pero que aínda fican inacabados e que son fundamentais para o mellor posicionamento da eurorexión Galiza-Norte de Portugal. Polo tanto é necesario un acordo político firme dende as dúas partes, para o cal deben visualizar a oportunidade e a potencialidade que ten este espazo fronte o resto da península e o resto de Europa. En nada axuda á mellora da mobilidade medidas como a tomada polo goberno portugués de cobrar unha peaxe na súas autovías ou o que se plantexa,

incluso dende a UE, como un futuro cercano tanto para Galiza como para o conxunto do Estado e a unión, de cobrar polo uso do mesmo tipo de vías. Son exemplos de medidas políticas que dificultan tanto a cooperación como a mobilidade de persoas e mercadorías neste territorio, o que pode ter como consecuencia notables repercusións económicas.

Por iso neste traballo creemos que a eurorrexión Galiza-Norte de Portugal ten todos os ingredientes para medrar dunha forma intelixente e sostible e así ficar nunha posición moito máis competitiva nos tempos que corren. Así, a prioridade deben ser elaborar unha estratexía conxunta (temos o recente exemplo de Cárdenas, Morais e Varela, 2013) que garanta non so un desenvolvemento sustentable, senón que tamén garanta a eficacia dos fluxos de información, de mercadorías e de persoas, convertindo estas dúas rexións nun único territorio funcional e competitivo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

BOIRA MAIQUES, J.V. (2013): "Infraestructuras y financiación en España. Hacia un nuevo paradigma" en GÓMEZ MENDOZA, J., LOIS GONZÁLEZ, R.C. e NEL-LO COLOM, O. (Eds): *Reprensar el Estado. Crisis económica, conflictos territoriales e identidades políticas en España*. Pp. 101-114. Grupo ANTE-Universidade de Santiago de Compostela. Santiago de Compostela.

BEL, G. (2010): *España, capital Paris. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la "capital total"*. Ed: Destino. Barcelona.

BERAMENDI, J. (2007): *De Provincia a Nación. Historia do galeguismo político*. Ed: Xerais. Vigo.

BERAMENDI, J. (2008): "Portugal no ideario galeguista: 1840-1936", en PEREIRO, X.; RISCO, L. e LLANA, C. (Coords.): *As fronteiras e as identidades raianas entre Portugal e España*. Ed.: Sector editorial dos SDE. Vila Real.

CARDENAS ROPERO, F.; MORAIS LEITE RAMOS, L.M. e VARELA ÁLVAREZ, E.J. (2013). *Desenvolvemento sustentable do Eixo Atlántico*. Ed.: Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. Vigo.

CRUZ VALLALÓN, J. (2013): "Las infraestructuras de transporte: magnitud y paradojas de una transformación histórica", en GÓMEZ MENDOZA, J., LOIS GONZÁLEZ, R.C. e NEL-LO COLOM, O. (Eds.): *Reprensar el Estado. Crisis económica, conflictos territoriales e identidades políticas en España*. Pp. 93-101. Grupo ANTE-Universidade de Santiago de Compostela. Santiago de Compostela.

DOMÍNGUEZ CASTRO, L. (Coord.) (2008): *Chaves-Verín. A Eurocidade da Auga. Axenda Estratéxica*. Ed.: Eixo Atlántico. Vigo.

DOMÍNGUEZ CASTRO, L. (Coord.) (2010): *Estratégia dos transportes do Eixo Atlántico. Vertebrando a Euro-Região Galiza-Norte de Portugal*. Ed.: Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. Vigo

Eixo Atlántico (2004): *Galicia, Norte de Portugal: dúas rexións. Unha eurorexión construíndo a Europa dos cidadáns*. Eixo Atlántico e Comunidade de Traballo da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal. Santiago de Compostela.

GODINHO, P (1995). *O contrabando como estratégia integrada nas aldeias da raia trasmuntana*. A trabe de Ouro, nº22, pp-209-222.

GONZÁLEZ LAXE, F. e NOVO CORTI, I. (Coords.) (2007). *Sistema portuario da eurorexión Galiza-Norte de Portugal*. Ed.: Comunidade de Traballo Galiza-Norte de Portugal. Santiago de Compostela.

LABRAÑA BARRERO, S.; PAIS de JESÚS RAMOS, E.; PAÛL i CARRIL, V. (2004). "A raia galego-portuguesa em debate. Perspectivas multidisciplinares sobre uma estrutura administrativa herdada" en: MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A.; GORDO MÁRQUEZ, M. (Coords.). *Fronteras en movimiento*. Ed.: Collectanea. Huelva.

LOIS GONZÁLEZ, R.C. (2004): "Estructura territorial de Galicia", en RODÍGUEZ GONZÁLEZ, R. (Dir.): *Os concellos galegos para o século XXI. Análise da reestructuración do territorio e do goberno local*. Pp. 109-161. Ed.: Universidade de Santiago de Compostela y FEGAMP. Santiago de Compostela.

LOIS GONZÁLEZ, R.C.; TRILLO SANTAMARÍA, J.M. (2011). *La frontera como motivo de atracción: una breve mirada a las relaciones Galicia-Região Norte*. Geopolítica, vol.2, num. 1, 109-134.

LOIS GONZÁLEZ, R.C.; SANTOS SOLLA, X.M.; VALCÁRCEL RIVEIRO, C. (2002). "As relacións de Portugal com a Ibéria: uma olhada desde a Galiza". Lusotopie, no. 10. Pp. 193-211. Ed.: Karthala. Paris.

LOIS GONZÁLEZ, R.C.; LOPEZ TRIGAL, L.; GUICHARD, F. (Coords.) (1997). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques. Zamora.

LOIS GONZÁLEZ, R.C. e PIÑEIRA MANTIÑÁN, M<sup>a</sup>.J. (2011): "Rede urbana e rápida urbanización do territorio", en PIÑEIRA MANTIÑÁN, M<sup>a</sup>.J. e SANTOS SOLLA, X.M. (Coords.): *Xeografía de Galicia*. Pp. 157-229. Ed: Xerais. Vigo.

LOIS GONZÁLEZ, R.C. (2013). "Recursos económico-financieros y equidad territorial en España", en GÓMEZ MENDOZA, J., LOIS GONZÁLEZ, R.C. e NEL-LO COLOM, O. (Eds.): *Repensar el Estado. Crisis económica, conflictos territoriales e identidades políticas en España*. Pp. 93-101. Grupo ANTE-Universidade de Santiago de Compostela. Santiago de Compostela.

LOSADA, A. e MARRANA, J. (Coord.) (2006). *Sistema aeroportuario do Eixo Atlántico*. Ed.: Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. Vigo

PARDELLAS DE BLÁS, X. (dir.) (2000). *Plan de Infraestruturas do Eixo Atlántico*. Ed.: Deputación Provincial de Pontevedra. Vigo.

PAZOS OTÓN, M. (2005): *Pontevedra Litoral: hacia una ciudad continua*. Ed.: Deputación Provincial de Pontevedra. Pontevedra.

RODRÍGUEZ BURGARÍN, M. e PÉREZ BABO, A. (Dir.) (2007). *A rede ferroviária interior na Euro-região Galiza-Norte de Portugal*. Ed.: Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. Porto

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R. et alt. (1999): *A despoboación en Galicia. Preocupación ou lóxica territorial*. Ed. Tórculo. Santiago de Compostela.

SANTOS SOLLA, X.M. et al. (1999): *Guía da Raia: pola beira do Miño en Galicia e Portugal*. Ed.: Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.

TRILLO SANTAMARÍA, J.M.; PAÛL i CARRIL, V. (2014). *The oldest boundary in Europe? A critical approach to the Spanish-Portuguese border: The raia between Galicia and Portugal*. Geopolitics vol.19. Ed.: Routledge. London.

ZOIDO, F. et al. (2013): *Diccionario de Urbanismo, Geografía urbana y Ordenación del Territorio*. Ed.: Cátedra. Madrid.