

## CAPÍTULO 2 CARA UNHA NECESARIA INTEGRACIÓN FUNCIONAL<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> Os autores agradecem a J. Cadima Ribeiro, Professor da Escola de Economía e Gestão da Universidade do Minho, os comentários producidos sobre versión preliminar deste texto.

vir de man da asociación a aqueles sectores de actividade económica nos que destacan, 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 meios 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 complementariedade. 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 complementariedade para competir encerra um complexo desafío de jogo de escalas, que vão da dimensão da unidade funcional, a territórios mais vastos que compoem 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 complementariedade 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 complementariedade 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 complementariedade, 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 complementariedade 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-região (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 mercado 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 definen 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, servizos e infraestruturas avanzadas, 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 uma 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 parcería 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 Eurorrexión 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 posível concretizar, assim se criam oportunidades para atingir um maior crescimento e mais excelência e, portanto, maior competitividade. Para tanto, importa que o isolamento e o localismo sejam substituídos pola especialización, pela complementariedade e pelo traballo en rede.

O percurso de consolidación da euro-região Galiza-Norte de Portugal, consubstanciado na súa historia e dinamismo territorial mais recente, permitirá identificar os sectores que, tendencialmente, se têm afirmado no contexto Ibérico e/ou Europeo 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 algúns exemplos em diversos sectores da vida económica e social destas populações.

Trata-se, em concreto, de avaliar entre outras dimensões, algúns 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 algúns equipamentos estratégicos no contexto da euro-região e dos espazos/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 algúns das dimensões de complementariedade 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 complementariedade 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 espazos tem resultado em sucessivas redistribuições da população

colocando novas questões de interpretação e intervenção, nomeadamente, as que se prendem com a necessária convergência e mitigação das assimetrias no desenvolvimento económico e social. As condições de acessibilidade constituem, na maioria dos casos, uma parte da solução quando se pretende introduzir equidade em territórios onde os centros urbanos apresentam graus diferentes de especialização e desenvolvimento. Assim sendo, o conceito de funcionamento em rede permite aos centros parceiros desenvolverem especializações conjuntas que, por força da complementaridade de produtos e processos, não só lhes garantem as economias de escala e de aglomeração próprias de centros maiores, como também lhes permite servir mercados comuns de forma competitiva. Neste domínio, as tecnologias de informação e comunicação têm um papel essencial na viabilização deste modelo de operação, facilitando a comunicação, aproximando agentes, viabilizando o planeamento e o desenvolvimento integrado de territórios que podem estar fisicamente distantes.

Tendo presente este paradigma territorial, apresenta-se de seguida uma breve caracterização da Euro-Região Galiza-Norte de Portugal, com ênfase nas cidades que integram o Eixo Atlântico e nas suas "proximidades" económicas, sociais e culturais.

## 2.1 Tendências

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

As mais dinâmicas, densas e extensas concentram-se no litoral, enquanto as de menor dimensão pontuam, sobretudo, áreas de povoamento difuso ou localizam-se em territórios regressivos, essencialmente do interior. Tendo em conta que o critério demográfico é unha variable fundamental á hora de que unha cidade pertença 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 inclusão o 1 de Fevereiro de 2008 de mais 6 cidades no seio do Eixo Atlântico (Carballiño, Ribeira, Sarria, Lamego, Penafiel e Macedo de Cavaleiros) traduz um dinamismo emergente de núcleos intermédios dotados de alguma especialização que ora consolidam territórios contínuos de maior densidade, ora funcionam como âncora dos espaços em perda. Son as chamdas 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.

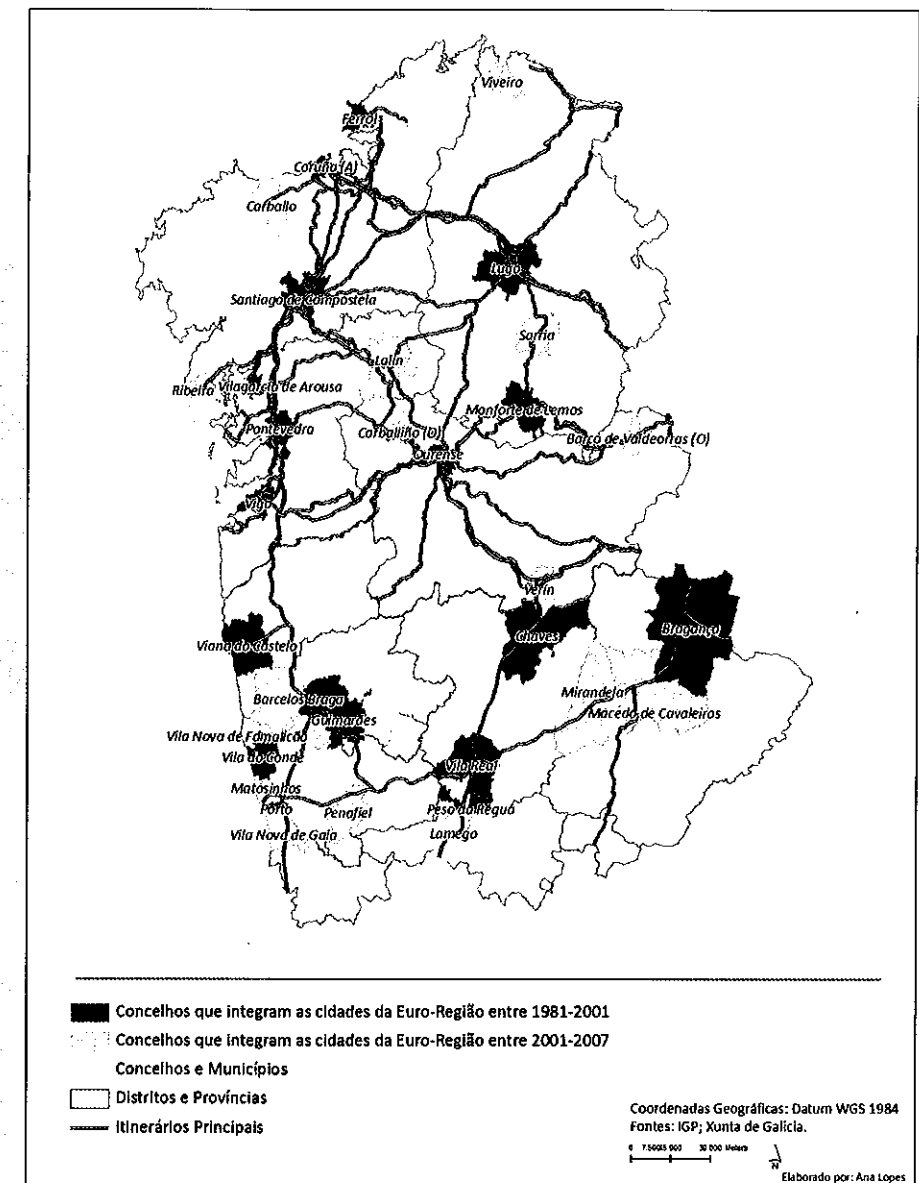


Figura 1. Cidades da Euro-Região Galiza-Norte de Portugal.

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 associadas a novos contextos de proximidade (redimensionamento dos *hinterlands* de influência). Esta diferenciação justifica, em parte, a necessidade de promover o funcionamento e dinâmica dos territórios de forma integrada e em rede, isto é, articulando a qualidade de vida com a dinamização económica ou, entre outros, com a prestação de serviços a espaços de menor densidade de ocupação (mais ligados à actividade rural). O sentido do desenvolvimento urbano tem de se ancorar, cada vez mais, numa lógica de complementaridade, geração de sinergias e inovação.

Neste cenário é importante sinalar que tanto na Galiza como no Norte de Portugal nas últimas décadas tense assistido 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 pendiente, o territorio da Eurorexión 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 complementaridade urbana como um imperativo do ordenamento do território, 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 portugueses<sup>2</sup>) 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 excepção 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 espaços mais disponíveis para a expansão urbana, emigrantes retornados, difusão da urbanización a través do território associada à melhoria das condições de acessibilidade.

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.

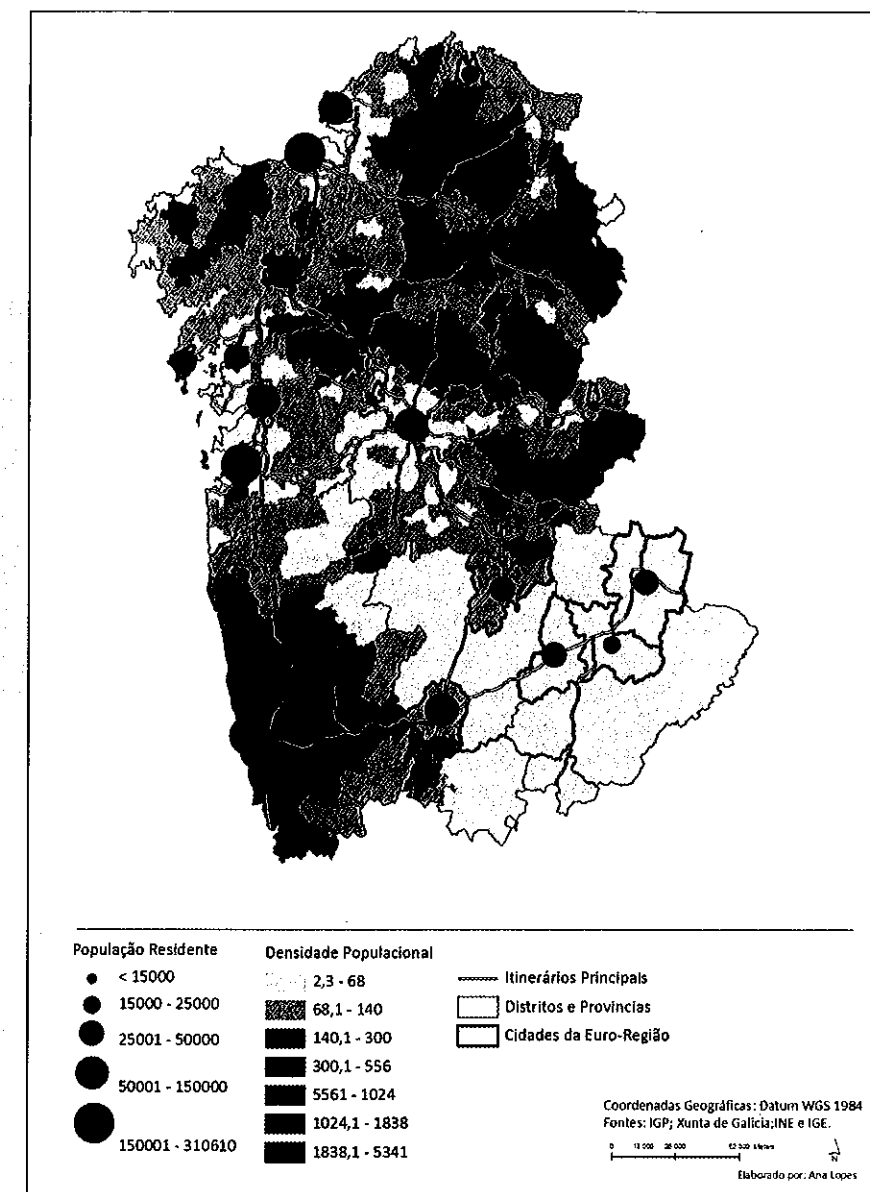


Figura 2. População residente e densidade populacional (2001).

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 serviços ou terciário é especialmente significativo nas duas cidades de maior simbolismo da Eurorexión: 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 expresividade da poboación empregue no sector secundario, faz de Ourense uma excepção ao quadro descrito, ao qual se juntam mais cinco municípios 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 condições de acessibilidade parece constituir factor de promoção 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 concellos 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 concellos de Bragança, de Mirandela, de Chaves ou de Vila Real.

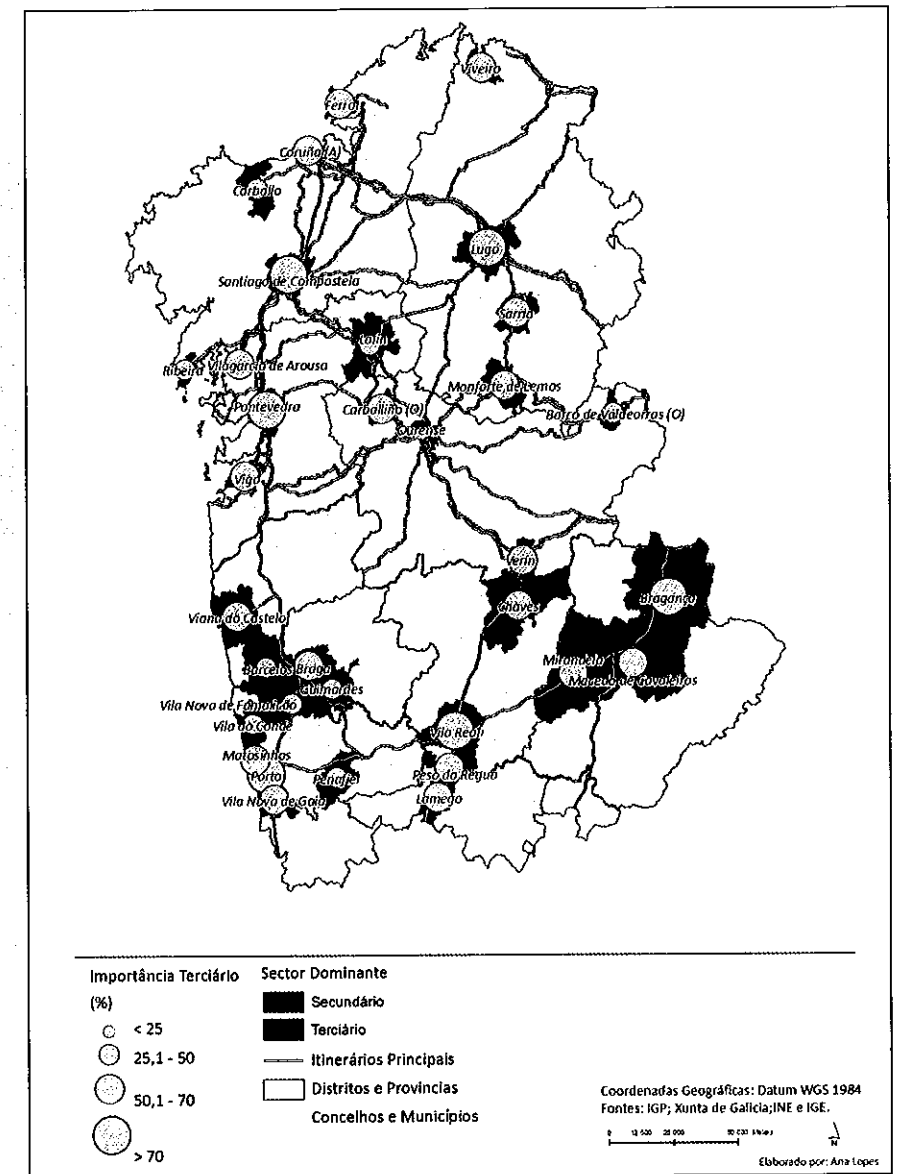


Figura 3. Sector de actividade dominante e poboación empregue no Terciário (2001).



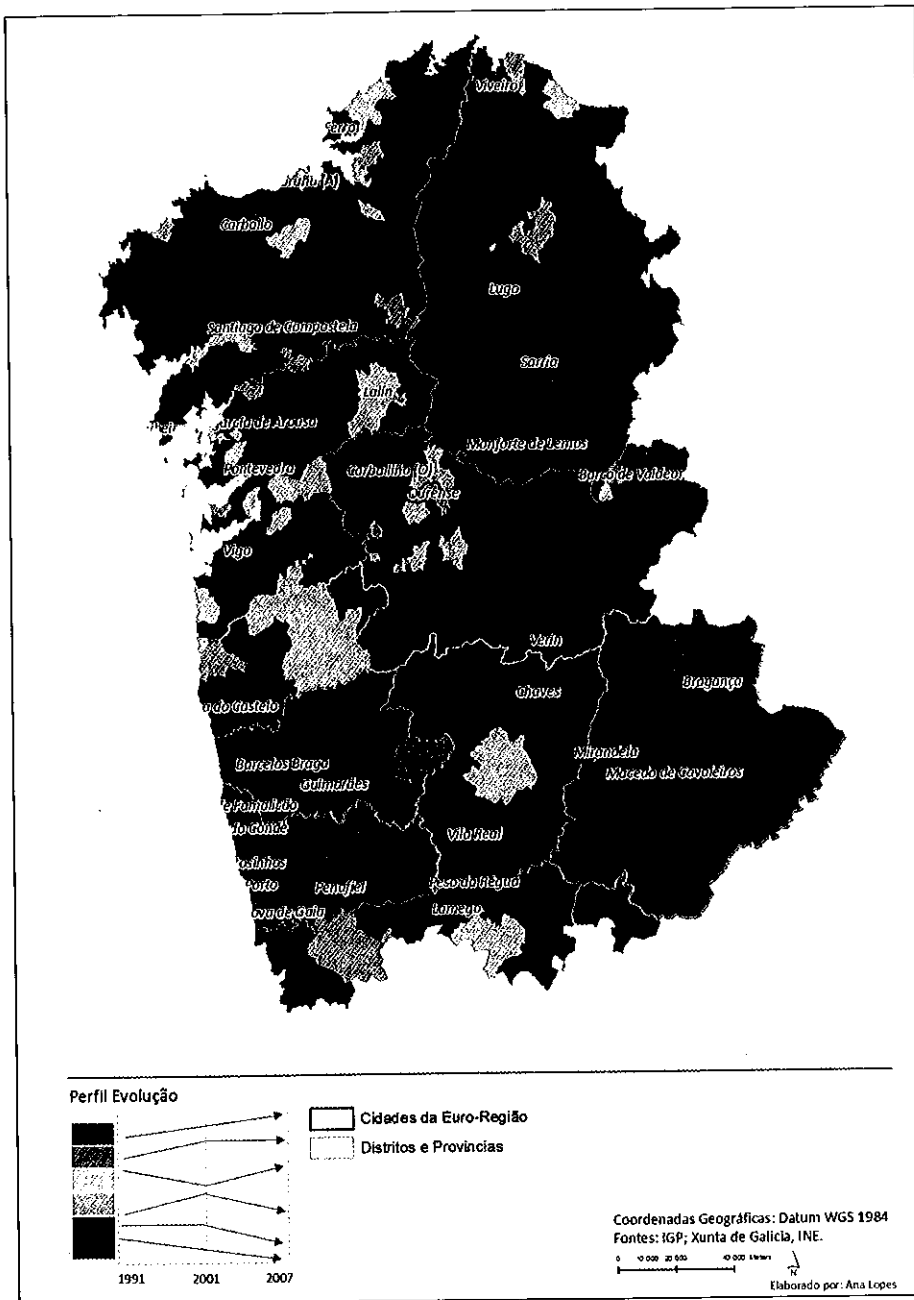


Figura 4. Perfis de evolução da população (1991-2001).

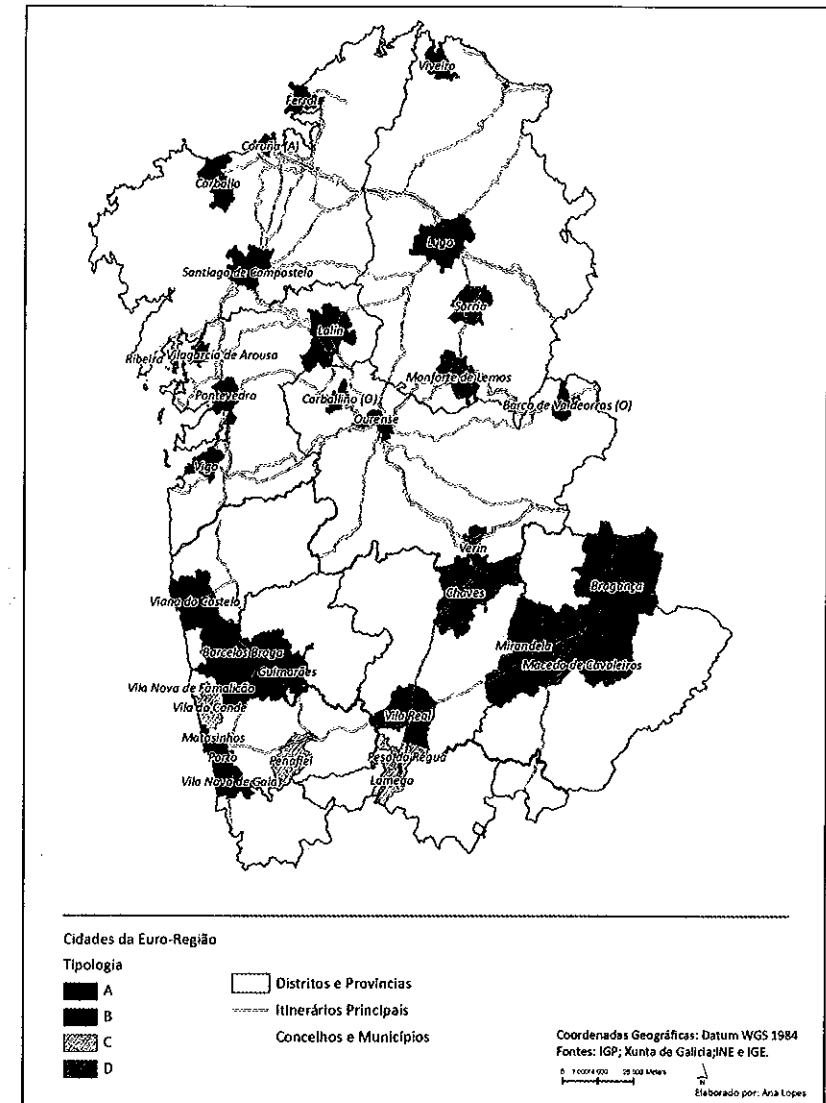


Figura 5. Tipologias de cidades da Euro-Região.

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, Irixe, 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, despois 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 gravitan, integrados no Vale do Lima, e cuja situación é idéntica 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 dependência 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 desenvolvemento constituído pelas cidades de Braga, Guimarães, Famalicão e Barcelos corresponde a um território especializado em comércio, serviços, indústria, educação, investigação e desenvolvemento, patrimonio e turismo (Cadima Ribeiro, *et al.*, 2008). No território que medeia entre Vila do Conde e Caminha, pasando por Póvoa de Varzim, Esposende e Viana do Castelo, o nivel de especialización é, esencialmente, 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 um processo de requalificação urbana que tem contribuído para a sua 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 (conservas, téxtil) e cada vez máis, nos servizos. A recente inauguración da autovía automática Padrón-Ribeira permite vertebrar toda esta "cidade lineal" e enlazala coa Autoestrada 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 máis 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 pertenza 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 Fondo Europeo de Desenvolvemento 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 dous municípios são projectos em que se pretende fazer progressos a curto prazo.

Documentos recentes de planeamento e estratégia 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 veránse 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, aínda que com outra dimensão, Viana do Castelo/Valença e territorios 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 súa 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 nivel 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 dispoñibilidade 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 em 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 grau de especialización, das condicións socioeconómicas e do ordenamento dos territorios em 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 sua 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 projectos de investigación. De resto, esta é uma 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 abrangia 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 podem 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): educación, I&D e saúde; consumo, cultura e lazer; transporte e logística.

#### 3.1. Educación, I&D e SAÚDE

A educación e a saúde situam-se entre as actividades mais comuns que contribuem para as diversas definicións de qualidade de vida, estando sempre presentes na base do desenvolvemento 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 padrão territorial de distribuição das unidades de ensino é acompanhado de perto pelos equipamentos e serviços 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 referencia<sup>3</sup>. 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 en <http://www.xunta.es>).



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-ía 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, dismantelar 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 presenza de persoal galego em diversas unidades de saúde no Norte de Portugal, como resultado do déficit de profesionais 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 distribución da população, quer nos principios 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 estricte 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 complementariedade no dominio da mobilidade de estudantes e docentes, mobilidade esta que deve alicerçar-se no reforço de competencias 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 investigación representa uma boa parte da experiência da cooperación e complementariedade na Euro-Região Galiza-Norte de Portugal. Aquí, tem-se conseguido uma interessante osmose das competencias especializadas derivadas dos espaços académicos, de instituições e empresas públicas e privadas, complementariedade esta que, no entanto, urge desenvolver.

A rede EURES (*European Employment Services*), criada pela Comissão Europeia, tem como obxectivo fornecer información no âmbito dos mercados de trabalho no espaço económico europeo. Empresários e traballadores encontram aquí, e em particular no EURES Transfronteiriço, uma boa parte das respostas/sugestões para as necesidades 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 formación profesional, associações empresariais, comunidades territoriais, entre outros. A presenza de instituições de formación avanzada neste dominio apresenta-se como uma mais-valia para a qualificação da mão-de-obra e para os requisitos de desenvolvemento.

Um exemplo de excelência no domínio da complementariedade para competir é o projecto de cooperación transfronteiriça Galiza-Norte de Portugal do Observatório do Meio Marinho do Sudoeste Europeu, cujos obxectivos 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 investigación da Galiza e Norte de Portugal a fondos 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 desenvolvemento de vários sectores económicos.

A consolidación 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 cooperación é facilitar a mobilidade de alumnos 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, desejavelmente, integrando nesta estratexia a participación de empresas ligadas ao sector.

De igual modo, as actividades universitarias nos meses de Verão, dirigidas a públicos máis jovens, poden cumprir non só com a función de motivar o ingreso dos estudantes no ensino superior como tamén de ocupación dos tempos libres em tempo de férias escolares. Nesse sentido, e dado que as institucións 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, sería interesante articular as actividades que, inclusive, poderán pasar 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 enxeñaría, a lingua e lingüística,

isto é, sería conveniente a creación de estruturas que permitisen unha maior integración entre departamentos e investigadores de diferentes universidades, que poderían complementarse dun xeito moi eficaz. Así, a Facultade de Tradución e Interpretación, da Universidade de Vigo, debería complementarse 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 Faculdade 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 complementariedade. 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 cooperación 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 investigación conxuntos.

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 complementariedade, quer no dominio da formação, quer na fase de inserção no mercado de traballo

### 3.2. Consumo, lazer e cultura

Os temas da integração e da complementariedade tendo em vista a competitividade na Euro-Região incluem um conjunto alargado de actividades que envolvem individuos 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 niveis de especialización e dimensión razoáveis. Os futuros IKEA de A Coruña, Vigo e o já existente de Matosinhos, ou o Corte Inglés de Vigo e Vila Nova de Gaia, constitúen exemplos de redes de equipamentos comerciais que se localizan estratéxicamente face aos grandes eixos rodoviários, com a pretensión de crear espazos de influencia de grande distancia.

Hoje, a abertura à circulación, em larga medida impulsionada pela melhoria das condicións de accesibilidade e por uma maior disponibilidade de tempos livres, coloca renovados desafíos à organización dos espazos euro-regionais, mais aínda quando están 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 estratéxicos – Portugal, Reino Unido, España, Alemaña e França, devendo ser alvo de um elevado esforço de promoción 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 Bélxica.

Em Portugal, nos próximos dez anos além do litoral e das grandes cidades pretende-se desenvolver novos pólos de atracción 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 Congresos, 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 Contemporánea) 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, constitúen tamén exemplo destas accións. Nos últimos anos, a modernización definitiva de muitos 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 com 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, muitas 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 contemporánea), a Orquestra Nacional do Porto e a Orquestra Barroca.

Neste domínio, cumpriría talvez tirar máis proveito das potencialidades da Eurorrexión, no que se refire à 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 um 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 socioeconómica 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, suxírese 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 edificios 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 Cidade 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 súxírese 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 oportunidade 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. Súxírese 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 posibilidade de visitar os estaleiros que se atopan en activo na actualidade, complementado con paseos e excursións pola Ría, aparece 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 Festeiro - 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 río 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 exhaustivo 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 edificios e actividades que fervilham de movimento de día e, à noite, começan a denotar uma animação significativa com bares e espazos 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 complemente 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 turística 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 região. 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 suas termas de águas 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 distancia-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 pelo aproveitamento dos seus recursos endógenos em estreita ligação com os espaços de relação 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/atração, 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 intenções e princípios que vão sendo definidos em diversos documentos de planeamento e estratégia regional sobre o papel da rede de transportes na promoção do desenvolvimento e na redução dos desequilíbrios observados no desenvolvimento 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, não se compadece com as perdas demográficas que entretanto se verificam, criando, por vezes, situações irreversíveis do ponto 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 – Valença) 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 infraestrutura 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 disperasión da poboación no Golfo Ártabro e nas Rías Baixas, así como a grande fragmentación na organización dos servizos provoca unha falla de rendibilidade e por conseguinte desvíaa 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-comunitário<sup>5</sup>. 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 diário<sup>6</sup> 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 rodoviária<sup>7</sup> 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-T<sup>8</sup>, 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 Minho<sup>9</sup> 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 funcionamento<sup>10</sup>, 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 CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub>.

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 ferroviária 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 infraestructura 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 uma fileira de sucesso em termos de intervenção futura<sup>11</sup>, em particular em espaços de maior procura de transporte, como é o caso do corredor litoral da Euro-Região.

O futuro comboio de altas prestações, que servirá o litoral norte de Portugal e a Galiza permitirá estabelecer ligações com os mais importantes núcleos urbanos de Espanha e fazer a ligação com o centro da Europa. Na dimensão de infra-estrutura euro-regional, quando concretizado o troço que ligará Braga ao aeroporto, permitirá reforçar a atracção 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 tráfico entre as principais cidades deste território<sup>12</sup>.

A rede de transportes terrestres de hierarquía superior está, naturalmente, pelas razóns já apuntadas (inércia de resposta á procura em áreas de maior densidade de ocupación), próxima dos equipamentos aeroportuarios. Haverá que incrementar a deseñábel intermodalidade no sentido da redución da penalización para o utilizador e aumento da eficiencia e eficacia dos servizos.

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 complementariedade 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 definición de estratexias de actuación propias, como se pode ver no caso que nos ocupa.

A estrutura aeroportuaria de Francisco Sá Carneiro<sup>13</sup>, localizado perto da cidade do Porto, numa área de confluência entre os concellos da Maia, Matosinhos e Vila do Conde, sofreu melhorias significativas nos últimos anos e apresenta razoáveis condicións de accesibilidade intermodal, já que encontra-se servido por conexións rodoviarias em auto-estrada com os principais núcleos urbanos envolventes e conta, dentro do aeroporto, com uma linha do Metropolitano do Porto<sup>14</sup>.

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 33ª 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 Ibéria<sup>15</sup> 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 TAP<sup>16</sup> 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 Sul<sup>17</sup>.

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 dispõe 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 chegaram ao porto coruñés 1.377 buques mercantes, e movéronse máis de 14 millóns de toneladas. Na actualidade estase a construir 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 mercadorias 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 complementariedade, a visión de qualquer intervenção neste domínio deve integrar leituras à escala da Euro-Região. Tome-se, a título de exemplo, o desenvolvimento do sistema logístico português 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 complementariedade 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 complementariedade no conxunto da Eurorrexión, como os portos exteriores da Coruña ou Ferrol.

#### 4. COMPLEMENTARIEDADE 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 2007-2013<sup>18</sup>, 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 convergência<sup>19</sup>, a competitividade regional e emprego<sup>20</sup> e a cooperação territorial<sup>21</sup>.

O Quadro de Referência Estratégico Nacional – Portugal, 2007-2013 prevê as seguintes prioridades estratégicas<sup>22</sup>:

- 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 territorialista<sup>23</sup>.

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 interacções 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 Prioritário 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 estabelecido 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" mostram as dificuldades de mudança de paradigma de desenvolvimento do território 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 irrenunciábel. 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-Región

Da reflexión aquí producida resulta un conxunto de ideas ancoradas en diferentes escalas de análise, podendo desenharse 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 una parte das dinámicas euro-regionais pasíveis de maior complementariedade na óptica do deseño da competitividade, certo é que entre as iniciativas individuais e as colectivas, ou até globais, há aínda un longo camiño a percorrer envolvendo as persoas, as actividades, o ordenamento territorial e as condicións de accesibilidade. 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 niveis institucionais de partilha de intereses 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 desenvolvemento em diversos niveis 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 desenvolvemento 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 desenvolvemento do aproveitamento dos recursos humanos;
- Eixo 2 - Reforço da complementariedade 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 desenvolvemento do aproveitamento dos recursos humanos

**1.1 Publicitação integrada dos pacotes formativos das instituições de ensino superior da Euro-Região.** Seria interesante a creación dun "club" de universidades de Eurorrexión, coa fin de dinamizar as accións conxuntas en materia de ensino superior.

**1.2** Optimização 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 optimizar 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](http://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 Desenvolvimento 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 compatíveis com a escala de intervenção de municípios isolados.

Mantenha-se presente a identidade cultural comum destas(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 municípios de Lalín, Carballiño, Melide e Monforte de Lemos constituíron 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 municípios 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 municípios no seo do Eixo Atlántico.

#### 3.4.2 Desenvolvimento do potencial do eixo Bragança - Vimioso - Miranda do Douro.

O desenvolvimento 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 espazo natural coa máxima figura de protección que existe en Portugal. Está conformado polos municípios 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 municípios 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 acompanhada dunha maior integración do sistema de transportes da Eurorrexión, tal como se apunta a seguir.

### Eixo 4 - Optimização do sistema de transportes e comunicações

#### 4.1 Promoção da integração das redes terrestres.

À luz do que acontece com o planeamento e a política de intervenção em RTE's, a Euro-Região deve desenvolver mecanismos e procedimentos que assegurem a conectividade da rede nos diversos níveis hierárquicos, incentivando a acção no sentido de mitigar as cicatrizes deixadas pela fronteira da Euro-Região. Dito de outra forma, a conectividade, o desenvolvimento e o desempenho dos sistemas de transportes deveria avaliar-se e arquitectar-se no âmbito de grupos de reflexão e intervenção em diferentes escalas. Dado que as redes europeias de nível hierárquico superior são já objecto de trabalho e intervenção internacional, destaca-se aqui a pertinência desta proposta no âmbito da malha mais fina, tutelada pelos municípios da raia.

#### 4.2 Consolidação da intermodalidade.

A lógica de raciocínio da integração aplica-se também a outros sub-sistemas de transporte, por exemplo o aéreo e o marítimo e/ou fluvial. A proliferação de redes e equipamentos não significa necessariamente aumento de qualidade do serviço. Pelo contrário, a ausência de partilha de interesses pode traduzir-se em processos 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](http://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/>, acesso Fevereiro 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](http://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](http://www.qren.pt), acesso Maio 2009).
- Comunidade de Trabalho Galicia-Norte de Portugal (2009), *Plan Estratégico de Co-operación Galicia-Norte de Portugal* (disponível em <http://www.galicia-nortept.org/euroregion.asp>, acesso Fevereiro 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 Fevereiro 2009).
- Consortio de la Zona Franca de Vigo (2009), *Directorio Ardán 20.000 empresas gallegas* (disponível em <http://www.ardan.es>, acesso Fevereiro 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 en <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 Cooperação Territorial (AECT). Ponto da situação e Estratègia 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-IDECA* (disponível em <http://sitga.xunta.es/sitga/>, acceso Febreiro 2009).