

2º relatório

2º informe



**Observatório Transfronteiriço**  
**Espanha/Portugal**

**Observatorio Transfronterizo**  
**España/Portugal**



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,  
TRANSPORTES E HABITAÇÃO



MINISTERIO  
DE FOMENTO







# Observatorio transfronterizo España-Portugal

MADRID / LISBOA

DOCUMENTO Nº 2

OCTUBRE 2003



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,  
TRANSPORTES E HABITAÇÃO



MINISTERIO  
DE FOMENTO

# ENTIDADES DE ESPAÑA Y PORTUGAL REPRESENTADAS EN EL OBSERVATORIO TRANSFRONTERIZO ESPAÑA-PORTUGAL

## ESPAÑA

Ministerio de Fomento:

Dirección General de Transportes por Carretera (Dirección)

Secretaría Técnica de Transportes (Coordinación)

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE

Dirección General de Ferrocarriles

Dirección General de Carreteras

Dirección General de Aviación Civil

Aeropuertos y Navegación Aérea - AENA

Dirección General de la Marina Mercante

Puertos del Estado

Dirección General de Programación Económica

---

Instituto Estudios Turísticos - IET

Instituto Nacional de Estadística - INE

## PORTUGAL

Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação (Coordenação)

Instituto Nacional do Transporte Ferroviário - INTF

Rede Nacional Ferroviária - REFER, EP

Caminhos de Ferro Portugueses - CP, EP

Rede Ferroviária de Alta Velocidade - RAVE, SA

Direcção Geral de Transportes Terrestres - DGT

Instituto de Estradas de Portugal - IEP

Instituto Nacional de Aviação Civil - INAC

Aeroportos de Portugal - ANA, SA

Instituto Português e do Transporte Marítimo - IPTM

Instituto Nacional de Estatística - INE

Direcção Geral do Turismo - DGT



# OBSERVATORIO TRANSFRONTERIZO ESPAÑA-PORTUGAL (OTEP)

Coordinación:

## ESPAÑA

Ministerio de Fomento  
Subsecretaría  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tel +34 915978747  
stt@mfom.es  
www.mfom.es

## PORTUGAL

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação  
Gabinete de Estudos e Planeamento  
Avda. Columbano Bordalo Pinheiro, 5-2º  
1070 060 Lisboa  
Tel +351 217229224  
geral@gep-mopth.pt  
www.gep-mopth.pt

Edita: Centro de Publicaciones  
Secretaría General Técnica  
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-03-077-4  
Depósito Legal: M - 47046 - 2003

Imprime: A.G. Rupem

Papel ecológico

<b>1. PRESENTACIÓN</b> .....	9
<b>1. APRESENTAÇÃO</b> .....	9
<b>2. INTRODUCCIÓN</b> .....	10
<b>2. INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>3. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS DOS PAÍSES</b> .....	12
3.1. Población .....	12
3.2. Datos económicos generales.....	13
3.3. Índice de motorización .....	15
3.4. Comercio internacional .....	15
<b>4. INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA</b> .....	17
4.1. Comunicaciones por carretera, según el tipo de viales .....	17
4.2. Actuaciones en curso en las conexiones por carretera entre España y Portugal .....	19
<b>5. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO</b> .....	21
5.1. Corredores ferroviarios de conexión .....	21
5.2. Planificación conjunta de las conexiones .....	21
5.3. Actuaciones en curso en las conexiones entre España y Portugal .....	22
<b>6. OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CUENTA DE TERCEROS</b> .....	25
6.1. Oferta de transporte por ferrocarril .....	25
6.2. Oferta de transporte aéreo .....	26
<b>7. FLUJOS DE PASAJEROS</b> .....	28
7.1. Transporte de viajeros por carretera .....	28
7.2. Transporte de viajeros por ferrocarril .....	32
7.3. Transporte aéreo de pasajeros.....	33
7.4. Transporte fluvial .....	37
<b>8. FLUJOS DE MERCANCÍAS</b> .....	39
8.1. Comercio internacional de mercancías por modos de transporte.....	39
8.2. Transporte de mercancías por carretera.....	43
8.3. Transporte de mercancías por ferrocarril.....	56
8.4. Transporte marítimo de mercancías.....	58
<b>9. COMENTARIOS FINALES</b> .....	61

## ÍNDICE DE CUADROS

1. Evolución de la población (miles de habitantes) .....	12
2. Datos económicos generales .....	13
3. Enlaces por carretera entre España y Portugal .....	17
4. Actuaciones finalizadas o en curso en la red ferroviaria que une España y Portugal .....	23
5. Oferta de servicios por ferrocarril. Número de servicios directos semanales por sentido .....	25
6. Número de vagones por fronteras (año 2001) .....	26
7. Oferta aérea de Portugal y España hacia Europa (servicios regulares y no regulares) .....	27
8. Número de personas que entraron en Portugal por carretera (año 2001) .....	30
9. Número de personas que entraron en España por carretera (año 2001) .....	30
10. Pasajeros con origen/destino en España y allende los Pirineos .....	33
11. Pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Portugal y España por países europeos de origen/destino (año 2001). Tráfico regular y no regular .....	34
12. Pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa, Porto y Faro, y Madrid, Barcelona y Málaga, con origen/destino en España, Portugal y Francia I (año 2001). Tráfico regular y no regular .....	35
13. Número de pasajeros transportados entre los principales aeropuertos de España y Portugal (año 2001) .....	36
14. Estimación de la Intensidad Media Diaria del tráfico de vehículos ligeros y pesados a través de las fronteras de España y Portugal .....	46
15. Transporte de mercancías por ferrocarril entre España y Portugal por los diferentes pasos fronterizos (año 2001) .....	57

## ÍNDICE DE MAPAS

1. Infraestructuras de enlace por carretera entre España y Portugal. Localización y estado de las actuaciones en curso en España .....	20
2. Infraestructuras de transporte (PIT). Red de Alta Velocidad española .....	24
3. Intensidad Media Diaria de paso de vehículos ligeros en los principales pasos fronterizos (año 2001) .....	32
4. Intensidad Media Diaria de paso de camiones en los principales pasos fronterizos (año 2001) .....	46
5. Tráfico internacional de mercancías con los principales países de la Unión Europea con origen/destino en los puertos de la Península Ibérica .....	60



## ÍNDICE DE GRÁFICOS

1.	Tasa de crecimiento anual del PIB .....	14
2.	PIB per cápita (PPA) en España y Portugal en conjunto y por regiones fronterizas (año 2000) .....	14
3.	Evolución del Índice de Motorización en España y Portugal .....	15
4.	Evolución del comercio internacional de España y Portugal con la UE 15 .....	16
5.	Intensidad Media Diaria de vehículos ligeros (año 2001) .....	29
6.	Evolución de la IMD de vehículos ligeros y autocares .....	31
7.	Total de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal .....	36
8.	Movimientos de pasajeros en los ríos Miño y Guadiana .....	37
9.	Movimientos de vehículos en el cruce de los ríos Miño y Guadiana .....	38
10.	Evolución del comercio internacional de mercancías de Portugal con la UE 15, por modos de transporte .....	39
11.	Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías entre Portugal y la UE 15 (año 2000) .....	40
12.	Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías entre España y la UE 15 (año 2000) .....	40
13.	Evolución de los intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal, por modos de transporte (ambos sentidos) .....	41
14.	Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal (año 2000) .....	42
15.	Evolución de los intercambios comerciales de mercancías entre Portugal y Francia, por modos de transporte .....	42
16.	Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías entre Portugal y Francia (año 2000) .....	43
17.	Toneladas transportadas en vehículos pesados matriculados en Portugal, por países de carga/descarga .....	44
18.	Toneladas transportadas en vehículos pesados matriculados en España, por países de carga/descarga .....	44
19.	Intensidad Media Diaria de camiones (año 2001) .....	45
20.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia, por tramos de carga útil, en España .....	48
21.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia, por tramos de peso bruto, en Portugal .....	48
22.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena, por tramos de carga útil, en España .....	49
23.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena, por tramos de peso bruto, en Portugal .....	49
24.	Evolución del número de cabezas tractoras (transporte por cuenta ajena) en España y Portugal .....	50

25.	Peso relativo del número de vehículos dedicados al transporte nacional e internacional en España (año 2001) .....	50
26.	Evolución del número de vehículos dedicados al transporte nacional e internacional en Portugal .....	51
27.	Evolución del transporte total (nacional e internacional), por cuenta propia y ajena en España .....	52
28.	Evolución del transporte total (nacional e internacional), por cuenta propia y ajena en Portugal .....	52
29.	Evolución del tonelaje transportado (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena, en Portugal (en miles de toneladas) .....	53
30.	Evolución del tonelaje transportado (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena, en España (en miles de toneladas) .....	53
31.	Evolución del transporte por cuenta propia y ajena en España (en Mtkm) .....	54
32.	Evolución del transporte por cuenta propia y ajena en Portugal (en Mtkm) .....	54
33.	Tipología de productos transportados en Portugal, por carretera, en el año 2001 (comercio internacional), en miles de toneladas .....	55
34.	Tipología de los productos transportados en España, por carretera, en el año 2001 (comercio internacional), en miles de toneladas .....	56
35.	Transporte internacional de mercancías por ferrocarril, por países de origen/destino, que transitan por la red española hacia o desde Portugal .....	57
36.	Porcentaje de toneladas de mercancías movidas en los puertos de Portugal, procedentes o con destino a los puertos de la UE 15 (año 2001) .....	58
37.	Porcentaje de toneladas de mercancías movidas en los puertos de España, procedentes o con destino a los puertos de la UE 15 (año 2001) .....	58

# 1 PRESENTACIÓN

El presente documento tiene por objetivo dar continuidad a la primera publicación del *Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP)*, y presenta esencialmente un análisis descriptivo del tráfico en las fronteras entre España y Portugal.

Los trabajos del OTEP son el resultado de la estrecha colaboración de los Ministerios responsables del área de los transportes en ambos países —Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Vivienda (Portugal) y Ministerio de Fomento (España)— los cuales, siempre en colaboración con otras varias entidades de los dos países, han puesto todo su empeño en la realización de la segunda versión del informe anual de este Observatorio.

# 1 APRESENTAÇÃO

O presente documento visa dar continuidade à primeira publicação do *OBSERVATÓRIO TRANSFRONTEIRIÇO ESPANHA-PORTUGAL (OTEP)*, e contempla essencialmente uma análise descritiva do tráfego nas fronteiras entre Espanha e Portugal.

Os trabalhos do OTEP são da responsabilidade dos Ministérios que tutelam a área dos transportes em ambos os países —Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação (Portugal) e Ministério de Fomento (Espanha)— os quais, em parceria com diversas outras entidades dos dois países, se empenharam na realização da segunda versão do relatório anual deste Observatório.

## 2 INTRODUCCIÓN

El Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) tiene su origen en la «Cumbre Ibérica», de enero de 2001, en la que se reconoció la necesidad, constatada por ambos países, de disponer de un sistema común de seguimiento de las tendencias del tráfico transfronterizo. España y Portugal dotaron las respectivas estructuras de coordinación del Observatorio y, en enero de 2002, se publicó el primer informe con el análisis de la evolución de los flujos de tráfico ferroviario, por carretera, marítimo y aéreo, en las fronteras entre los dos países.

Habiéndose acordado que el informe del OTEP tendría una base anual, se ha procurado conservar esa periodicidad en el estudio de la evolución de los datos de tráfico relevantes para la formulación de las políticas concertadas de transportes entre España y Portugal. Este documento, pues, tiene como objetivo retomar algunos de los datos presentados en el primer informe publicado, así como introducir aquellos nuevos elementos que se puedan considerar relevantes para el estudio en cuestión.

El análisis contenido en este informe tiene como marco temporal el periodo que va de 1989 a 2001, y ello siempre sometido a la disponibilidad que ofrezcan cada uno de los indicadores en estudio.

El documento actual conserva la misma estructura del anterior estudio, presentando pues los siguientes apartados:

- Caracterización socioeconómica de los países.
- Infraestructuras de los transportes por carretera y ferroviario.
- Oferta de servicios de transporte por cuenta de terceros.
- Flujos de pasajeros.
- Flujos de mercancías.

Por primera vez se introduce información relacionada, por ejemplo, con el transporte fluvial en cuanto medio de transporte de pasajeros con repercusión en los desplazamientos, sobre todo de ámbito local. Se amplían igualmente los datos referentes al transporte por carretera y al marítimo.

Por último, hay que resaltar que la publicación de los sucesivos informes del OTEP, de responsabilidad conjunta de los dos Ministerios, no agota la actividad del citado Observatorio. Otros proyectos se encuentran en curso o planeados para el año 2003, como es el caso del análisis de los movimientos pendulares casa/trabajo y casa/escuela en las zonas fronterizas entre ambos países; el análisis de las legislaciones nacionales y comunitarias que se aplican al transporte por carretera de pasajeros en entornos urbanos contiguos en zonas de frontera y también la utilización de las mediciones automáticas realizadas en las principales fronteras en el planeamiento de los transportes.

Los trabajos del OTEP se extienden también a ámbitos geográficos más amplios pero de gran interés para las políticas de transporte de los dos países, debiéndose destacar el trabajo conjunto de intercambio y armonización de información iniciado en el año 2002 con el *Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos*, una iniciativa de los gobiernos español y francés, con objetivos muy similares a los del OTEP.

## 2 INTRODUÇÃO

O Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) foi criado no decurso da «Cimeira Luso-Espanhola», realizada em janeiro de 2001, na qual se reconheceu a necessidade de ambos os países implementarem um sistema comum de acompanhamento das tendências de tráfego transfronteiriço. Portugal e Espanha nomearam as respectivas estruturas de coordenação do Observatório e, em janeiro de 2002, produziu-se um primeiro relatório de análise da evolução dos fluxos de tráfego rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo, nas fronteiras entre os dois países.

Tendo-se acordado que o relatório do OTEP seria produzido numa base anual, procurou-se acompanhar com essa periodicidade a evolução dos dados de tráfego relevantes para a formulação de políticas concertadas de transportes entre os dois países. Assim, este documento tem como objectivo retomar alguns dos dados apresentados no primeiro documento publicado, bem como procura introduzir novos elementos considerados relevantes para o estudo em presença.

A análise contida neste relatório diz respeito ao período temporal de 1989 a 2001, embora esteja dependente da última informação disponível para cada um dos indicadores em análise.

O presente documento estrutura-se no sentido de abordar os seguintes aspectos:

- Caracterização sócio-económica dos países;
- Infra-estruturas de transporte rodoviário e ferroviário;
- Oferta de serviços de transporte por conta de terceiros;
- Fluxos de passageiros;
- Fluxos de mercadorias.

Nesta edição do relatório do OTEP, optou-se por suprimir a cartografia apresentada na primeira versão, uma vez que não se registaram, no espaço de um ano, alterações significativas.

Introduziu-se ainda informação entretanto recolhida, relacionada, por exemplo, com o transporte fluvial enquanto meio de transporte de passageiros com expressividade nas deslocações sobretudo de âmbito local.

Por fim, é de notar que o relatório do OTEP, da responsabilidade conjunta dos dois Ministérios, não esgota a actividade do Observatório. Outros projectos se encontram em curso ou planeados para o ano 2003, como é o caso da análise dos movimentos pendulares casa/trabalho e casa/escola nas zonas de fronteiras entre os dois países; a análise das legislações nacionais e comunitárias que se aplicam ao transporte rodoviário de passageiros em emios urbanos contíguos em zonas de fronteira e ainda a utilização das contagens automáticas realizadas nas principais fronteiras no planeamento dos transportes.

Os trabalhos do OTEP estendem-se igualmente a âmbitos geográficos mais longínquos mas de interesse para as políticas de transporte dos dois países, sendo de realçar o trabalho conjunto de troca e harmonização de informação iniciado em 2002 com o Observatório dos Pirinéus, uma iniciativa dos governos francês e espanhol, como objectivos em muito semelhantes aos do OTEP.

### 3. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS DOS PAÍSES

Para la caracterización socioeconómica de España y Portugal se han utilizado nuevamente las variables seleccionadas en el estudio anterior: Población, Producto Interior Bruto (PIB), Índice de Motorización y Comercio Internacional.

#### 3.1. POBLACIÓN

**CUADRO 1**  
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN (MILES DE HABITANTES)

	PORTUGAL	ESPAÑA	U.E. 15
1990	9.899	38.850	364.573
1995	10.027	39.223	371.959
1996	10.056	39.279	372.981
1997	10.089	39.348	373.916
1998	10.129	39.453	374.811
1999	10.174	39.626	375.879
2000	10.231	39.927	378.685

Fuente España y Portugal: INE.

En varios países de la Unión Europea (UE 15) se efectuaron censos de población en el año 2001, por lo que los datos del cuadro 1 han experimentado alteraciones respecto a los presentados en el primer informe. Ambos países registraron crecimientos moderados de su población en el periodo considerado. Así, la población portuguesa alcanzó en el año 2000 la cifra de 10,2 millones de habitantes, en tanto que la población española llegó a los 39,9 millones de habitantes, lo que corresponde a crecimientos, respecto a 1990, de 3,4 y 2,8%, respectivamente.

En el año 2000, la suma de la población de los dos países correspondía aproximadamente a un 13% del total de habitantes de la UE 15, siendo la densidad de población, expresada en habitantes por km<sup>2</sup>, inferior en ambos países (España 81 hab./km<sup>2</sup>, Portugal 112 hab./km<sup>2</sup>) a la media existente en la UE 15 (118 hab./km<sup>2</sup>).



### 3.2. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

El cuadro 2 muestra la evolución del Producto Interior Bruto a precios de mercado ( $PIB_{pm}$ ) y del Producto Interior Bruto (PIB) *per cápita*, medidos en Paridad de Poder Adquisitivo (PPA), en la UE 15, España y Portugal. En relación con este indicador, se constata que ambos países presentan valores inferiores a la media comunitaria (considerada igual a 100), aunque se puede observar, en los últimos cinco años, una aproximación a ese medidor comunitario. España registraba en 1995 un diferencial de 22 puntos porcentuales en tanto que en el año 2000 la diferencia era de 18 pp; Portugal, en esos cinco años, redujo su diferencia en relación con la media comunitaria en un 2 %.

**CUADRO 2**  
**DATOS ECONÓMICOS GENERALES**

	UNIDADES	U.E. 15	ESPAÑA	PORTUGAL
<b><math>PIB_{pm}</math></b>				
1995	10 <sup>9</sup> ECU	6 588	447	83
1996	10 <sup>9</sup> ECU	6 919	481	88
1997	10 <sup>9</sup> ECU	7 288	496	94
1998	10 <sup>9</sup> ECU	7 630	525	100
1999	10 <sup>9</sup> EURO	8 028	565	108
2000	10 <sup>9</sup> EURO	8 549	609	115
<b>PIB per cápita en PPA</b>				
1995	UE 15 = 100	100	78	71
1996	UE 15 = 100	100	79	71
1997	UE 15 = 100	100	80	74
1998	UE 15 = 100	100	79	73
1999	UE 15 = 100	100	82	73
2000	UE 15 = 100	100	82	73

$PIB_{pm}$ : Producto Interior Bruto a precios de mercado.

PPA: Paridad de Poder Adquisitivo.

Fuente Portugal/España: EUROSTAT.

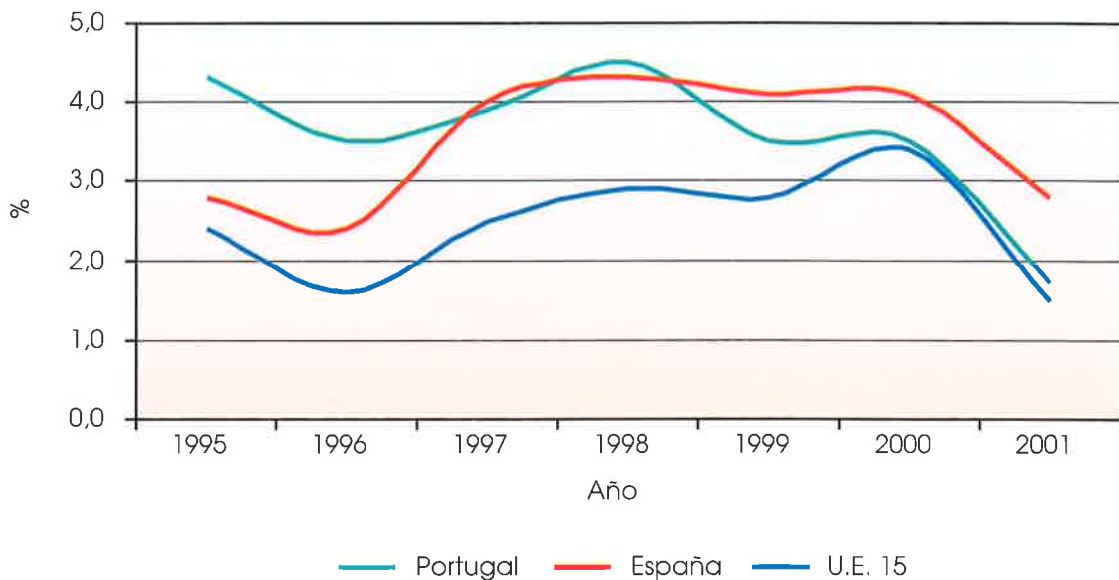
En el gráfico 1 se puede observar la evolución de las tasas de crecimiento anual del PIB (a precios constantes), en el periodo analizado, destacando dos aspectos generales:

1. España y Portugal presentan siempre tasas de crecimiento superiores a las de la UE 15, aunque, en los años 2000 y 2001, las tasas de Portugal se han aproximado

mucho más a las comunitarias mientras que España las ha mantenido claramente por encima de ambas en esos dos ejercicios.

2. En el 2001 las tasas de crecimiento del PIB se redujeron bruscamente, presentando España, Portugal y la UE 15, en dicho año, las tasas de crecimiento más bajas de todo el periodo considerado.

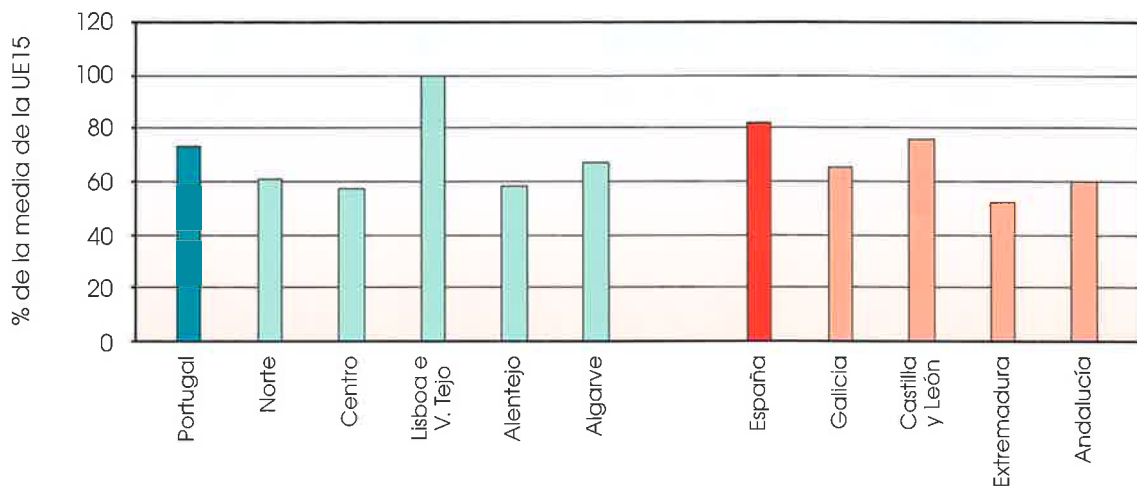
GRÁFICO 1. TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PIB



Fuentes España y Portugal: INE.

En el gráfico 2 se puede observar el PIB *per cápita*, en paridad de poder adquisitivo (PPA), de las regiones fronterizas de España y Portugal. La totalidad de las mismas se encuentran por debajo no sólo de la media de la Unión Europea, sino también de las nacionales de ambos países, destacando la amplia diferencia que se presenta en las regiones de Centro, Alentejo y Extremadura que no alcanzan al valor del 60% de la media de la Unión Europea.

GRÁFICO 2. PIB PER CÁPITA (PPA) EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN CONJUNTO Y POR REGIONES FRONTERIZAS (AÑO 2000)



Fuente España y Portugal: EUROSTAT.

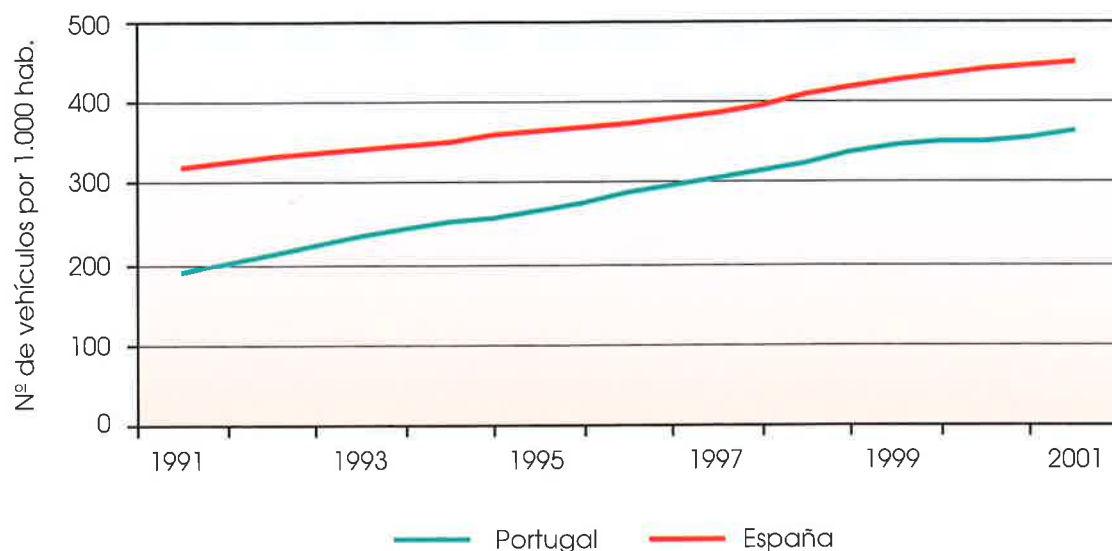


### 3.3. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

El gráfico 3 representa la evolución del Índice de Motorización (IM) en Portugal y España, desde 1991 a 2001, y muestra un crecimiento significativo en ambos países, cuyos valores de IM tienden a aproximarse.

El IM en Portugal pasó de 190 vehículos por mil habitantes en 1991, a 364 en el año 2001, lo que corresponde a un vehículo por cada 2,7 personas. En España el IM alcanzó los 449 vehículos por mil habitantes en 2001, lo que corresponde a un vehículo por cada 2,2 personas.

GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA Y PORTUGAL



Fuente: EUROSTAT.

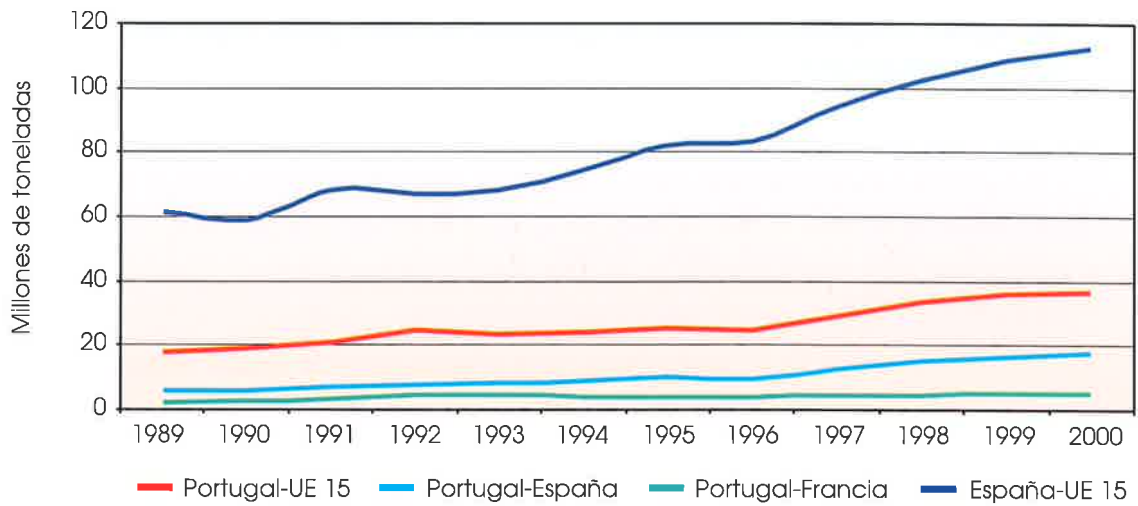
### 3.4. COMERCIO INTERNACIONAL

La evolución de los intercambios comerciales entre los dos países y el resto de la UE 15<sup>1</sup>, en los dos sentidos, en términos de la variable *toneladas de mercancías* (gráfico 4) muestra que, en el caso de Portugal, estos intercambios se duplicaron, pasando de 18 millones de toneladas, en 1989, a cerca de 37 millones, en el año 2000. En esta misma fecha, el comercio de Portugal con la UE 15 creció un 2% respecto a 1999, habiendo aumentado los intercambios con España y Francia un 7% y un 1%, respectivamente.

<sup>1</sup> Por una cuestión de coherencia de análisis para los años 1989-1994, se han incluido en el total de la UE 15 los valores relativos a Austria, Suecia y Finlandia.

En lo que se refiere a los intercambios entre España y la UE 15, el volumen de toneladas de mercancías casi se duplicó, pasando de 61 a 112 millones, entre 1989 y 2000.

GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA UE 15<sup>2</sup>



Fuente: EUROSTAT.

<sup>2</sup> Los datos del comercio internacional de España publicados en territorio nacional y los publicados por EUROSTAT se obtienen a partir de la misma fuente. Por ello, cuando al compararlos se observen discrepancias, ello es debido al diferente tratamiento metodológico que EUROSTAT aplica en determinados casos.

## 4. INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

### 4.1. COMUNICACIONES POR CARRETERA, SEGÚN EL TIPO DE VIALES

Entre España y Portugal existen más de cincuenta pasos por carreteras asfaltadas de competencia municipal, provincial, regional o estatal, con un tráfico total registrado en 2001 de casi 67.000 vehículos diarios, de los cuales más de 9.000 son vehículos pesados.

El cuadro 3 sintetiza los principales puntos de conexión entre los dos países, indicando los tipos de carretera y la Intensidad Media Diaria en el año 2001.

**CUADRO 3**  
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

Fronteras		Carreteras		Responsabilidad		Tráfico***	
España	Portugal	Esp.	Port.	Esp.	Port.	IMD	% pes.
Tui (puente nuevo)*	Valença do Minho**	A-55	IP 1	RCE	REN	13.965 <sup>(1)</sup>	13,4
Tui (puente viejo)	Valença do Minho	N-550	EN 13	RCE	REN	3.955 <sup>(2)</sup>	6,4
Salvatera do Miño	Monçõo		EN 101	Ayuntamiento	REN	1.250 <sup>(2)</sup>	
Arbo	Melgaço	PO-400b		CCAA Galicia 3.º		1.705 <sup>(2)</sup>	
Ponte Barxas	San Gregório	OU-410	EN 301	CCAA Galicia 3.º	REN	<1.000 <sup>(2)</sup>	
Ponte Barxas-Azoreira	Castro Laboreiro			Ayuntamiento			
Guxinde (Entrínio)	Castro Laboreiro	C.V.18		Diputación			
Aceredo	Lindoso	N-540	EM 304-1 (IC 28)	CCAA Galicia 3.º	REM	877 <sup>(2)</sup>	16,1
Torneiro	Portela do Homem	OU-312	ER 308-1	CCAA Galicia 1.º	RER	493 <sup>(2)</sup>	16,1
Calvos de Randín	Tourem	OU-303		CCAA Galicia 3.º		<1.500 <sup>(2)</sup>	
Requias (Mulños)	Tourem			Ayuntamiento			
Baltar	Sendim (Montealegre)	C.V. 638	EN 103-9	Diputación	REN	<500 <sup>(1)</sup>	
A Xironda (Cualedro)	Santo André (Chaves)	C.V. 315		Diputación			
A Xironda-Vilar de Perdiges (Cualedro)	Montealegre			Ayuntamiento			
Rabal (Oimbra)	Vilarelho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento			
San Ciprián (Oimbra)	Vilarelho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento			
Espiño (Oimbra)	Soutelinho (Chaves)			Ayuntamiento			
Verín	Vila Verde Raia	N-532	EN 103-5 (IP 3)	RCE	REN	3.864 <sup>(1)</sup>	11,7
Soutochao (Vilardobós)	Xixirei			Ayuntamiento			
Terroso (Vilardobós)	San Vicente			Ayuntamiento			
Vilarello da Cota (Vilardobós)	Mairos			Ayuntamiento			
Arzádegos (Vilardobós)	Travancas			Ayuntamiento			
Mesón de Erosa (A Gudíña)	Cisterna			Ayuntamiento			
Esculqueira (A Mezquita)	O Pinheiro			Ayuntamiento			
Manzalvos (A Mezquita)	Moimenta	OU-311		CCAA Galicia 3.º		<500 <sup>(2)</sup>	
Calabor	Portelo	C-622	EN 103-7 (IP 2)	CCAA Cast. León 2.º	REN	455 <sup>(2)</sup>	6,0

**CUADRO 3**  
**ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (CONTINUACIÓN)**

Fronteras		Carreteras		Responsabilidad		Tráfico***	
España	Portugal	Esp.	Port.	Esp.	Port.	IMD	% pes.
Calabor	Montezinho	ZA-922		CCAA Cast. León 3.º		<500 <sup>(2)</sup>	
Río Honor de Castilla	Rio de Onor	ZA-921	EM 308	CCAA Cast. León 2.º	REM	134 <sup>(2)</sup>	6,0
San Martín de Pedroso	Quitaniha	N-122	EN 218-1 (IP 4)	RCE	REN	1.238 <sup>(2)</sup>	20,2
Tres Marías (Alcañices)	S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440		Diputación		100 <sup>(2)</sup>	
Moveros (Ermita de la Luz)	Constantim	ZA-L-2435		Diputación		100 <sup>(2)</sup>	
Moralina	Miranda do Douro	ZA-324	EN 218 (IC 5)	CCAA Cast. León 1.º	RER	979 <sup>(2)</sup>	8,0
Fermoselle	Bemposta	ZA-323		CCAA Cast. León 2.º		919 <sup>(2)</sup>	10,0
Saucelle	Freixo de Espada à Cinta	prox. SA-330		Diputación		<250 <sup>(2)</sup>	
La Fregeneda	Barca de Alva	C-517	ER 221	CCAA Cast. León 2.º	RER	888 <sup>(2)</sup>	8,0
La Bouza	Escarigo	CV-98		Ayuntamiento			
Aldea del Obispo	Vale da Mula	CV-99		Ayuntamiento			
Fuentes de Oñoro	Vilar Formoso	N-620	IP 5	RCE	REN	6.889 <sup>(1)</sup>	37,3
La Alamedilla	Batocos	CM-215		Ayuntamiento			
La Alberguería de Argañan	Aldela da Ponte	SA-200		CCAA Cast. León 1.º		644 <sup>(2)</sup>	14,0
Navasfrías	Lageosa	CV-148		Ayuntamiento			
Navasfrías	Aldeia do Bispo	CV-148		Ayuntamiento			
Valverde del Fresno	Penamacor	EX-205	ER 346	CCAA Extremadura 2.º	RER	1.140 <sup>(2)</sup>	11,6
Moraleja	Termas Monfortinho	EX-108	EN 239 (IC 31)	CCAA Extremadura 1.º	REN	489 <sup>(2)</sup>	27,0
Piedras Albas	Segura	EX-207	ER 335	CCAA Extremadura 2.º	RER	146 <sup>(2)</sup>	15,9
Cedillo (Alcántara)	Montalvão	EX-374	EM 359-3	CCAA Extremadura 3.º	REM	419 <sup>(2)</sup>	16,0
La Fontañera	La Fontañera	CC-98		Diputación		<100 <sup>(2)</sup>	
Valencia de Alcántara	Marvão	N-521	EN 246-1	RCE	REN	961 <sup>(2)</sup>	8,7
La Codosera	Arnonches	BA-052		Diputación			
La Codosera	Rabaça	BA-053		Diputación			
Badajoz	Campo Maior	BA-020		Diputación			
Alburquerque	Campo Maior	BA-007		Diputación			
Badajoz*	Caia**	N-V	IP 7	RCE	REN	8.428 <sup>(2)</sup>	22,5
Olivenza	Ajuda	EX-105		CCAA Extremadura 1.º		558 <sup>(2)</sup>	8,8
Villanueva del Fresno	Leonardo (Mourão)	EX-107	EN 256	CCAA Extremadura 1.º	REN	635 <sup>(2)</sup>	15,4
Valencia del Mombuey	Amareleja	BA-102		Diputación			
Fregenal de la Sierra	Barrancos	C-439	EN 258	CCAA Andalucía 3.º	REN	<500 <sup>(2)</sup>	
Rosal de la Frontera	Vila V. Filcalho	N-433	EN 260 (IP 8)	RCE	REN	1.617 <sup>(2)</sup>	18,9
Ayamonte*	Monte Francisco (V.R.S António)*	A-49	IP 1	RCE	REN	7.177 <sup>(2)</sup>	6,8

(1) Datos suministrados por el Instituto das Estradas de Portugal.

(2) Datos suministrados por la DG. de Carreteras de España.

\* Autopista sin Peaje.

\*\* Autopista con Peaje.

\*\*\* Intensidad Media Diaria en el año 2001.

RCE: Red de Carreteras del Estado, CCAA: Comunidad Autónoma con tres niveles (1.º, 2.º y 3.º orden).

REN/RER/REM: Rede de Estradas Nacional, Regional, Municipal de Portugal.

De los pasos existentes, 9 están por el lado español bajo titularidad de la Red de la Administración Central (Red de Carreteras del Estado: RCE) cuya función básica es el tráfico de largo recorrido y que capta el 72% del tráfico total y el 48% del tráfico pesado, 20 están bajo responsabilidad de las Comunidades Autónomas (22% del tráfico), 12 pasos corresponden a las Diputaciones (2% del tráfico) y los 18 restantes corresponden a los Ayuntamientos (5% del tráfico). Del lado portugués 17 pasos corresponden a la Red de Estradas Nacional (REN), y el resto corresponde a la Red de Estradas Regional (RER) y Municipal (REM).

## 4.2. ACTUACIONES EN CURSO EN LAS CONEXIONES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

Paralelamente a las conexiones por carretera arriba mencionadas, existe un conjunto de obras cuya realización está en curso y que van dirigidas a mejorar las condiciones de circulación de personas y vehículos entre los dos países. Este es el caso de los puentes internacionales y de algunas carreteras específicas, cuya construcción es esencial para el refuerzo de las conexiones transfronterizas.

Así, del lado de Portugal, destacan las siguientes obras en fase de ejecución o de estudio:

- Puentes:
  - Goian-Vila Nova de Cerveira (Río Minho).
  - Feces de Baixo-Vila Verde de Raia (Río Tâmega).
  - San Martín de Pedroso-Quintanilha (Río Maçãs).
  - Sanlúcar de Guadiana (Río Guadiana)-Alcouthim (en estudio).
- Carreteras:
  - Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro/Salamanca (IP 5).
  - Beja-Vila Verde de Ficalho (IP 8).

Del lado español, destacan:

- Obras en la N-620 (transformación en autovía para conexión con IP 5 en Fuentes de Oñoro).
- Preparación del proyecto de vía de gran capacidad N-433 a Rosal de la Frontera (conexión con IP8).
- Otras obras de mejora por parte del Estado y CCAA en enlaces fronterizos.

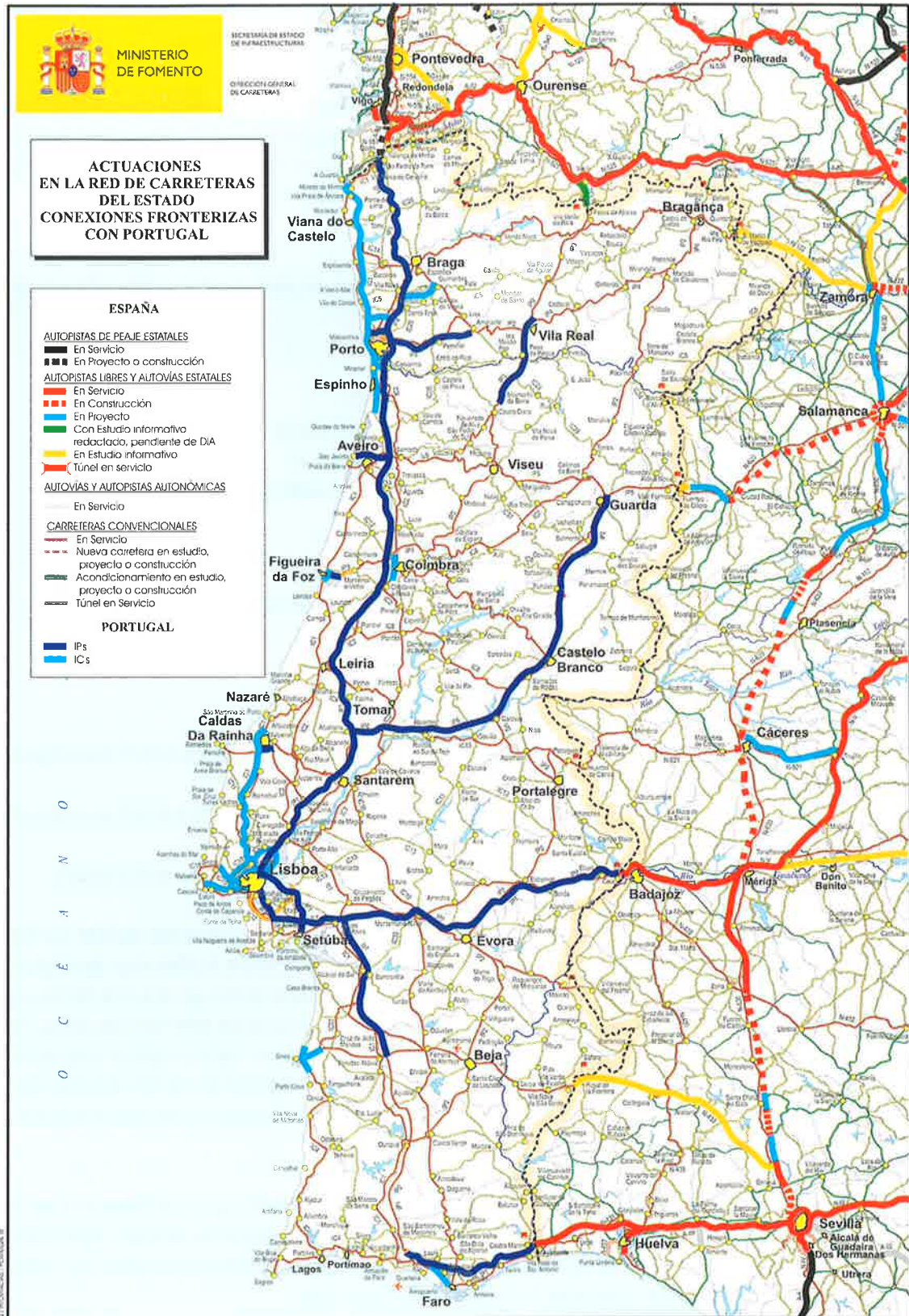
Entre los objetivos asociados a estas actuaciones, hay que destacar la necesidad de fomentar el desarrollo de la región Norte de Portugal y de las Comunidades Autónomas de Galicia y Castilla y León, así como el compromiso de combatir el aislamiento de algunas de las regiones de la zona. Es preciso señalar también el interés regional y local de este tipo de obras de unión entre Portugal y España, tanto por su efecto en la mejora de la capacidad de respuesta a los movimientos pendulares de pasajeros que diariamente se realizan en las localidades de frontera, como por las potencialidades de oferta turística asociada a una mejora de las comunicaciones transfronterizas.

El OTEP tiene la intención de seguir la evolución de las Actuaciones que contribuyan a la mejora de las conexiones entre los dos países, teniendo en cuenta las bolsas de empleo, efectivas y potenciales, así como las dinámicas de promoción de las especificidades locales, con vistas a la expansión de las potencialidades limítrofes de ambos países.

En el mapa 1 se muestran las infraestructuras de enlace por carretera entre Portugal y España y el estado actual de las actuaciones de mejora de enlaces entre los dos países. En él se indican específicamente las actuaciones en curso o en planificación o estudio por parte de España.



**MAPA 1** INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL. LOCALIZACIÓN Y ESTADO DE LAS ACTUACIONES EN CURSO EN ESPAÑA



## 5. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO



### 5.1. CORREDORES FERROVIARIOS DE CONEXIÓN

Actualmente existen cuatro puntos de paso por ferrocarril entre Portugal y España

- Tui - Valença do Minho.
- Fuentes de Oñoro - Vilar Formoso.
- Valencia de Alcántara - Marvão-Beirã.
- Badajoz - Elvas.

Los principales, tanto en términos de viajeros como de mercancías, son Fuentes de Oñoro - Vilar Formoso y Valencia de Alcántara - Marvão-Beirã.

Los servicios, tanto de transporte de pasajeros como de mercancías, se prestan únicamente en las cuatro líneas ferroviarias citadas anteriormente. Del lado portugués los enlaces entre los dos países se llevan a cabo por la línea del Miño (Tui/Valença do Minho), por la línea de la Beira Alta (Fuentes de Oñoro - Vilar Formoso), por la de Leste y por el ramal de Cáceres.

La línea del Miño se construyó en su mayor parte como vía única no electrificada, teniendo sólo 18 km de doble vía electrificada. La línea de la Beira Alta se construyó como vía única electrificada, teniendo en su inicio 8 Km de vía doble. En lo que se refiere a la línea de Leste y al ramal de Cáceres se construyeron totalmente como vía única no electrificada.

En cuanto a las líneas españolas de acceso a estos cuatro puntos fronterizos, todas son de vía única. De ellas solamente está electrificada la de Vigo/Orense a Valença do Minho.



### 5.2. PLANIFICACIÓN CONJUNTA DE LAS CONEXIONES

La Agrupación Europea de Interés Económico «Alta Velocidad España-Portugal» (AVEP), se constituyó el 26 de enero de 2001 en la sede del GIF en Madrid. AVEP tiene como socios fundadores al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, y a la Red Ferroviaria de Alta Velocidad (RAVE) S.A., compañía pública portuguesa encargada de sus corredores de Alta Velocidad.

La misión específica de esta Agrupación es llevar a cabo los estudios técnicos, económicos y financieros, así como los sondeos y demás trabajos necesarios para la definición y puesta a punto de los corredores de Alta Velocidad Vigo-Oporto y Madrid-Lisboa-Oporto. Del mismo

modo, debe asegurar la coherencia y la coordinación de los estudios técnicos realizados y, sobre las bases de esos informes, ejecutar los estudios económicos, financieros y jurídicos exigidos por cada Gobierno para definir la financiación, la construcción y la explotación de ambos corredores.

Es también tarea de esta Agrupación el estudio de los requerimientos de seguridad y de materiales aptos para las nuevas líneas y, asimismo, el desarrollo del seguimiento de la construcción y de la explotación de los corredores en caso de que fueran encomendados a GIF y RAVE.

### **5.3. ACTUACIONES EN CURSO EN LAS CONEXIONES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL**

En relación con los ferrocarriles hay que destacar un conjunto de proyectos de intervención para la mejora de las condiciones de circulación en las vías férreas que unen España con Portugal. Estos proyectos se dirigen a:

- Potenciar la unión entre los dos países en lo referente al transporte de pasajeros y mercancías.
- Aumentar la capacidad de las líneas.
- Incrementar la velocidad de circulación y, consecuentemente, disminuir los tiempos de recorrido.
- Mejorar la accesibilidad a las estaciones y a los respectivos intercambiadores.
- Potenciar la oferta de transporte en términos de calidad del servicio prestado y confort de los pasajeros.

Además de estos aspectos, hay que considerar también la necesidad de responder a un conjunto de objetivos estratégicos que se relacionan con el transporte multimodal de mercancías. De hecho, algunas de estas intervenciones presuponen hacer más eficiente no sólo el transporte internacional de mercancías por ferrocarril, sino también el transporte internacional intermodal.

El cuadro siguiente sintetiza las principales actuaciones en curso (y algunas concluidas) del lado de Portugal, las cuales tienen como objetivo mejorar la calidad y la eficiencia del transporte ferroviario de pasajeros y mercancías:



**CUADRO 4**  
**ACTUACIONES FINALIZADAS O EN CURSO EN LA RED FERROVIARIA QUE UNE ESPAÑA Y PORTUGAL**

LÍNEA	MARCO	ÁREAS DE INTERVENCIÓN
L. Minho	La Línea del Minho se integra en la Red Transeuropea, uniendo Porto con el norte de España (Galicia) y funciona también como suburbano para el tráfico entre las ciudades de Porto, Braga y Guimarães.	Ermesinde / Nine
L. Norte	La Línea del Norte, con cerca de 335 km de extensión, está inscrita en el principal eje ferroviario del país (Braga/Faro), constituyendo esta vía la espina dorsal de la malla ferroviaria portuguesa, ya que en ella confluyen las líneas más importantes del sistema ferroviario nacional.	Braço de Prata / Entroncamento Entroncamento/ Pampilhosa Pampilhosa / Vila Nova de Gaia
L. Beira Alta*	La Línea de la Beira Alta se integra en la Red Transeuropea, constituyéndose en la conexión por excelencia con España y allende los Pirineos.	Pampilhosa / Luso Luso / V. Formoso
L. Beira Baixa	La Línea de la Beira Baixa se integra en la Red Transeuropea, configurándose también como cierre de la malla complementaria de la Línea de la Beira Alta para las conexiones internacionales.	Entroncamento/ Mouriscas Mouriscas / C.Branco C.Branco / Covilhã Covilhã / Guarda
L. Leste	Actualmente garantizan el servicio internacional, tanto de mercancías, como de pasajeros. En el futuro, su cometido estará relacionado con las decisiones que se tomen en el ámbito de las nuevas líneas de conexión con España. Las actuaciones consisten en trabajos de conservación para garantizar el servicio existente a lo largo de la línea y supresión/reconversión de pasos a nivel.	Abrantes / Elvas Marvão-Beirã
R. Cáceres		

\* Proyecto concluido.  
Fuente Portugal: REFER.

En España se sigue avanzando en la materialización del Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT), cuyo grado de desarrollo, para la red de Alta Velocidad Española, se refleja en el mapa 2:

## MAPA 2 INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE (PIT). RED DE ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA



Fuente España: Ministerio de Fomento.

Respecto de las conexiones actuales, es necesario destacar las siguientes actuaciones:

- La conexión por Tui se encuentra incluida dentro del corredor de alta velocidad denominado «Eje Atlántico» en plena fase de construcción.
- En la conexión por Fuentes de Oñoro, se encuentra en fase de redacción el proyecto de electrificación del tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro.
- En la conexión por Badajoz, está en ejecución la renovación de vía del tramo Aljucén-Badajoz que incluye la supresión de pasos a nivel y la mejora de la señalización.

## 6. OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CUENTA DE TERCEROS



### 6.1. OFERTA DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL

En el cuadro 5 se indica el número de servicios semanales directos entre Portugal, España y Francia, en trenes internacionales que efectúan el enlace con origen en Portugal. Los enlaces inversos son simétricos.

**CUADRO 5**  
**OFERTA DE SERVICIOS POR FERROCARRIL. NÚMERO DE SERVICIOS DIRECTOS SEMANALES POR SENTIDO**

SERVICIO	FRONTERA	VERANO/INVIERNO
Lisboa - París <sup>3</sup>	Fuentes de Oñoro/ Vilar Formoso	7
Madrid - Lisboa	Valencia de Alcántara/Marvão-Beirã	7
Vigo - Porto	Tui/Valença do Minho	14

Fuente Portugal: Caminhos Ferro Portugueses, EP (CP, EP).

Entre Lisboa y París y Lisboa y Madrid se realiza una conexión diaria en cada sentido, utilizándose, en el primer caso, material mixto CP-RENFE hasta Hendaya y, a partir de esta localidad, un tren de la SNCF (TGV). En la segunda conexión el material es responsabilidad de RENFE.

En cuanto a la unión Porto-Vigo, está asegurada con material CP, efectuándose dos viajes diarios en cada sentido.

Además de los servicios referidos, existe una conexión diaria regional entre Abrantes y Badajoz en cada sentido, complementada con cuatro servicios diarios que tienen como destino/origen la estación de Elvas (dos con origen /destino en Entroncamento y los otros dos en Abrantes).

En materia de transporte de mercancías existen los siguientes servicios regulares que efectúan transporte de contenedores hacia España:

- Un servicio diario desde las regiones de Lisboa y Porto hacia Madrid, atravesando la frontera de Valencia de Alcántara/Marvão;

<sup>3</sup> Con cambio en Hendaya.

- Cuatro trenes semanales de tipo «multicliente» entre Portugal y España, atravesando la frontera de Badajoz /Elvas;
- Tres trenes semanales con salida desde el puerto de Lisboa (Alcántara) y destino Vigo, pasando por la frontera de Tui/Valença do Minho;
- Un servicio diario hacia Irún y allende los Pirineos, por la frontera de Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso;
- Un tren diario con diferentes destinos en España, por la frontera de Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso.

El cuadro 6 presenta el movimiento de vagones en las fronteras ferroviarias entre Portugal y España, en el año 2001:

**CUADRO 6**  
**NÚMERO DE VAGONES POR FRONTERAS (AÑO 2001)**

FRONTERAS	ESPAÑA-PORTUGAL	TRÁNSITO HACIA PORTUGAL (1)	PORTUGAL-ESPAÑA	TRÁNSITO DESDE PORTUGAL (1)	TOTAL
Badajoz-Elvas	1.538	-	1.462	-	3.000
F. Oñoro-V. Formoso	10.562	479	4.948	233	16.222
Tui-V. Minho	267	-	260	-	527
V. Alcántara-Marvão B.	6.018	-	4.000	-	10.018
Total	18.385	479	10.670	233	29.767

(1) Movimientos a través de los Pirineos.

Fuente Portugal: Caminhos de Ferro Portugueses.

Fuente España: RENFE.

## 6.2. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

El cuadro 7 muestra la oferta de plazas a destinos europeos, a partir de los aeropuertos de España y Portugal. En ambos países la oferta hacia la UE 15 es significativa, tanto en verano (94% en el caso de Portugal y 96% en lo que se refiere a España), como en invierno (95%, Portugal y 94%, España).

Del total de plazas que Portugal ofrece con destino a la UE 15 destaca el hecho de que España representa cerca del 12% de esas plazas, en verano, y un 14% en invierno, en tanto que Portugal apenas representa el 3% y el 4% del total de plazas que España ofrece hacia la UE 15.

Los aeropuertos de España presentan una oferta de plazas con destinos europeos que excede aproximadamente en tres veces durante el invierno y en cinco durante el verano a las ofertadas por Portugal.

**CUADRO 7**  
**OFERTA AÉREA DE PORTUGAL Y ESPAÑA HACIA EUROPA (SERVICIOS REGULARES Y NO REGULARES)**

DESTINOS	TRÁFICO AÉREO					
	REGULAR		CHÁRTER		TOTAL	
	INVIERNO 2001-2002	VERANO 2001	INVIERNO 2001-2002	VERANO 2001	INVIERNO 2001-2002	VERANO 2001
España/Portugal	994.180	1.417.468	5.100	131.870	999.280	1.549.338
Total UE	20.525.829	36.440.875	8.056.754	21.845.940	28.582.583	58.286.815
Otros países europeos	1.333.078	2.005.706	265.012	1.192.795	1.598.090	3.198.501
Total Europa	21.858.907	38.446.581	8.321.766	23.038.735	30.180.673	61.485.316

Fuente Portugal: ANA.  
Fuente España: DGAC.

## 7. FLUJOS DE PASAJEROS

### 7.1. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

Al igual que en el primer informe del OTEP, el análisis de los flujos de viajeros entre los dos países se ha efectuado a partir del indicador «Intensidad Media Diaria» (IMD<sup>4</sup>) de los vehículos ligeros (viajeros y mercancías) y pesados de viajeros, obtenido por medio de contadores situados en diferentes pasos fronterizos. Este análisis se ha completado con encuestas realizadas por la Dirección General de Turismo (DGT) y por el INE de Portugal, con miras al conocimiento de los movimientos turísticos de ámbito internacional.

Como consecuencia de la creación del Observatorio Transfronterizo la Dirección General de Carreteras ha colocado un sistema permanente de aforos con equipos de telemetría en los 9 pasos transfronterizos que están en carreteras de titularidad estatal y establecidos los contactos con el resto de Organismos de la Administración Española (CCAA, Diputaciones y Ayuntamientos) de forma que se han podido señalar los 59 pasos fronterizos existentes en la actualidad y proceder a una estimación del tráfico existente en dichos pasos, cuya cuantificación figura en el apartado de Infraestructuras de carreteras (apartado 4.1, cuadro 3).

El tráfico total de vehículos ligeros (incluye furgonetas) que atraviesan diariamente los dos países puede cifrarse en algo más de 57.000 vehículos/día de los que cerca de 40.000 lo hacen a través de la Red de Carreteras del Estado.

Los pasos más relevantes son Tui/Valença tanto por el puente nuevo (12.096 vehículos/día) como por el puente viejo (3.703 vehículos/día), Verín/Vila Verde Raia (3.412 vehículos/día), Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso (4.321 vehículos/día), Badajoz/Caia (6.528 vehículos/día) y Ayamonte/Monte Francisco con 6.688 vehículos/día.

Por parte española no cabe establecer una comparación clara con el tráfico registrado en 1999 (1.º Observatorio), dado que se ha duplicado el número de pasos considerados, así como la propia metodología de medición.

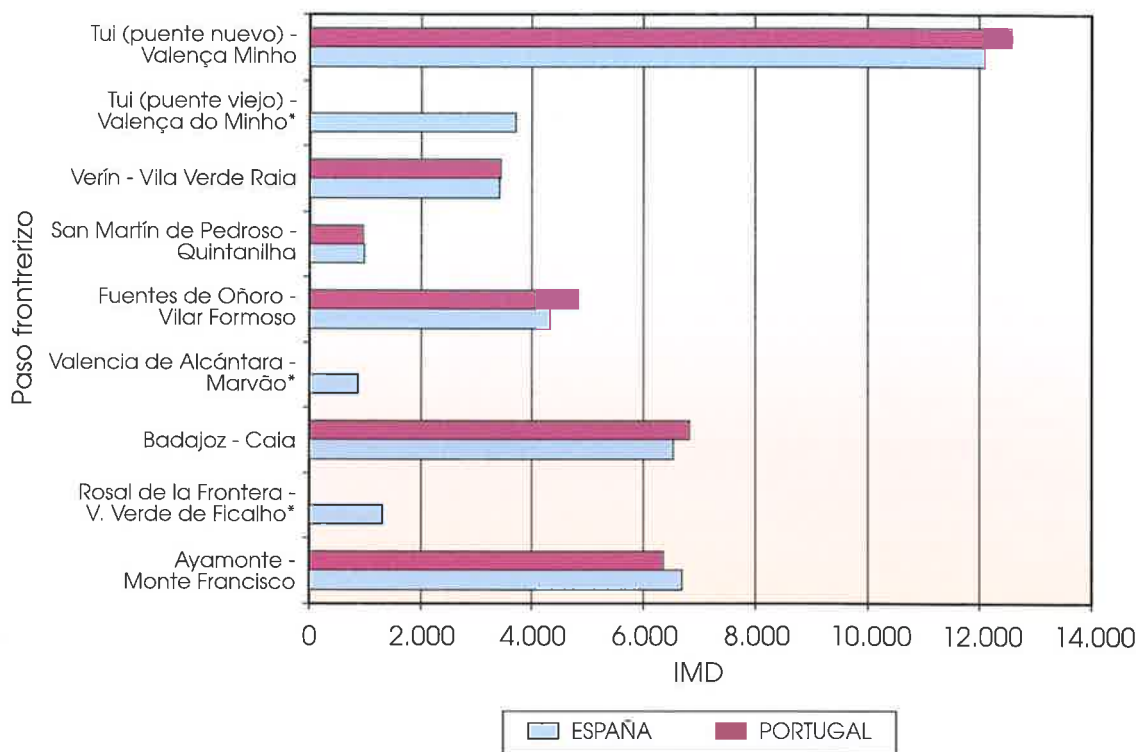
En cuanto a los vehículos ligeros, indicar que no hay diferencias notables entre los registrados por los dos países, recogándose en el gráfico 5<sup>5</sup> el tráfico exclusivamente de vehículos ligeros de los pasos con mayor tráfico, comparando los datos portugueses y españoles.

<sup>4</sup> IMD en los dos sentidos.

<sup>5</sup> No se dispone de datos en los pasos fronterizos portugueses señalados con asterisco.



GRÁFICO 5. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS (AÑO 2001)



Fuente España y Portugal: Ministerio de Fomento y IEP.

Parte del tráfico de viajeros se realiza en autocar, y aunque se han observado diferencias entre los aforos realizados por los dos países, la pequeña magnitud de dicho tráfico (366 autocares/día) en el conjunto de los 9 pasos de la Red de Carreteras del Estado, no introduce modificaciones sustanciales en el cómputo total.

Destacar finalmente, que si bien el tráfico analizado en el gráfico anterior es relevante, tanto por su magnitud como por ser referente del tráfico de largo recorrido, el que se produce a través de las carreteras regionales y municipales portuguesas así como el de las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos por parte española, es un indicador relevante de la actividad local, pues representa tráfico de agitación o corto recorrido entre las regiones transfronterizas.

Se puede comprobar que la Intensidad Media Diaria Anual en las fronteras responde, en su mayoría, a tráfico de vehículos ligeros, suponiendo este tráfico cerca del 85% del total.

La frontera más transitada continúa siendo la de Tui/Valença (34% del total, frente al 35% en 1999), seguida de Badajoz/Caia (20% y 15% en 1999), Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso (17%, frente a 16% en 1999) y Ayamonte/Monte Francisco (16% frente al 15% de 1999).

Los visitantes de nacionalidad española a Portugal mantuvieron en el año 2001 una posición destacada al representar el 93% del total de visitantes no residentes (94% en 1999).

**CUADRO 8**  
**NÚMERO DE PERSONAS QUE ENTRARON EN PORTUGAL POR CARRETERA (AÑO 2001)**

FRONTERA	VISITANTES NO RESIDENTES		
	TOTAL	TURISTAS <sup>6</sup>	EXCURSIONISTAS <sup>7</sup>
Total	22.609.419	7.080.170	15.529.249
Badajoz /Caia	2.515.421	797.882	1.717.539
Ayamonte / Monte Francisco	3.090.517	1.015.504	2.075.013
San Martín de Pedroso /Quintanilha	348.404	147.064	201.340
Tui / Valença <sup>8</sup>	8.381.944	2.348.400	6.033.544
Fuentes de Oñoro /Vilar Formoso	4.380.551	1.450.237	2.930.314
Verín /Vila Verde Raia	1.055.054	402.936	652.118
Otras carreteras	2.837.528	918.147	1.919.381

Fuente Portugal: DGT (estimativa GEP/MOPHT).

En cuanto a España (cuadro 9), en el año 2001, entraron, por carretera, cerca de 37 millones de personas (no residentes). Los excursionistas representaron el 69% del total de visitantes no residentes.

La frontera de entrada más utilizada fue la francesa. El paso de La Jonquera en la autopista A-7 significó el 20% del total, frente al 19% en el año 2000, seguido del de Behobia en la autopista A-8 con el 10% (frente al 9% en el año 2000) y el de Irún en la carretera N-I con el 8%, la misma cifra que en el año 2000.

**CUADRO 9**  
**NÚMERO DE PERSONAS QUE ENTRARON EN ESPAÑA POR CARRETERA (AÑO 2001)**

FRONTERA	VISITANTES		
	TOTAL	TURISTAS	EXCURSIONISTAS
Total General	36.418.444	11.738.611	24.679.832
La Jonquera A-7	7.458.548	5.430.972	2.027.575
La Jonquera N-II	2.464.457	459.993	2.004.464
Behobia A-8	3.547.737	1.558.788	1.988.949
Behobia N-121 A	2.390.194	205.816	2.184.378
Irún N-I	2.944.185	136.456	2.807.728
Tui Puente Nuevo N-550	2.650.742	584.735	2.066.006
Otras Carreteras	14.962.582	3.361.850	11.600.732

Fuente España: Ministerio de Fomento.

<sup>6</sup> Turistas son los visitantes que pasan una noche en el país visitado.

<sup>7</sup> Excursionistas son los visitantes que no pasan ni siquiera una noche en el país visitado.

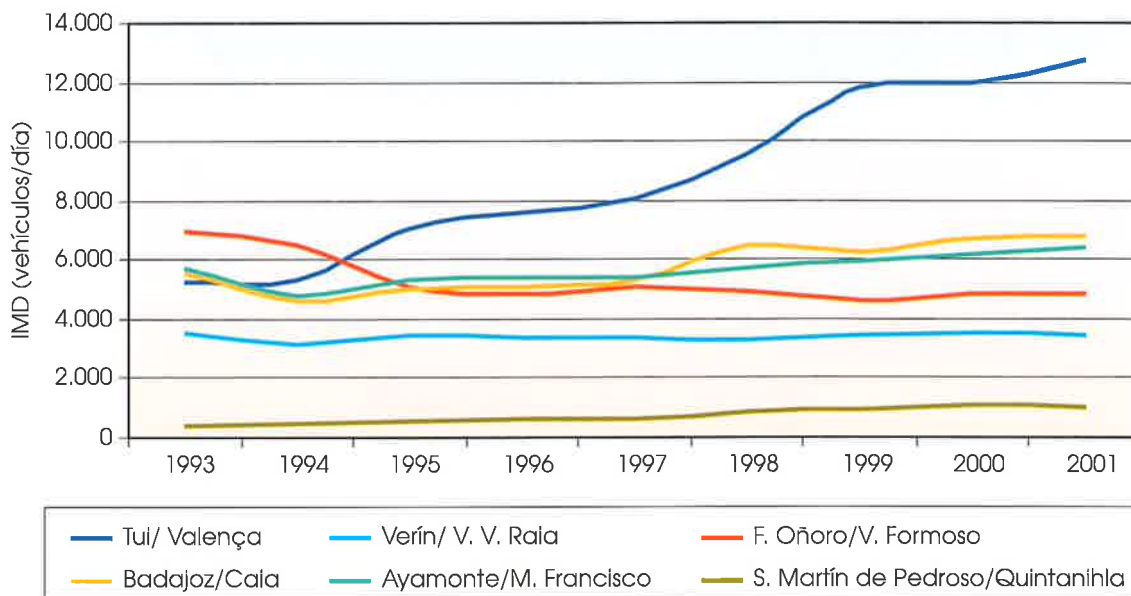
<sup>8</sup> La frontera de Tui/Valença do Minho incluye, asimismo, personas que la atraviesan a pie.



Dada la similitud de datos de los vehículos ligeros de las fuentes española y portuguesa, se ha empleado la serie histórica disponible por la DG de Estradas de Portugal.

En el gráfico 6 se puede observar la evolución de la IMD de vehículos ligeros y autocares en las principales fronteras entre Portugal y España, en el periodo de 1993 a 2001, mereciendo destacarse especialmente el aumento de la IMD observado en la frontera Tui/Valença, que pasó de 5.274 vehículos/día en 1993, a 12.754, en 2001. En los años analizados también sobresale la frontera de San Martín de Pedroso/Quintanilha, cuyo tráfico, aunque más reducido en términos absolutos, casi se triplicó.

GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DE LA IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y AUTOCARES



Fuente Portugal: IEP.

**MAPA 3 INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE PASO DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PASOS FRONTERIZOS (AÑO 2001)**



Fuente España: Ministerio de Fomento.

## 7.2. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

En relación con el transporte de viajeros por ferrocarril con entrada o salida de Portugal, desde o hacia España, en trenes de servicio internacional (cuadro 10), se confirma un descenso global de cerca de un 6% con relación a 1999. Aunque en Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso se haya registrado un crecimiento de un 10%, este dato se revela insuficiente para garantizar una evolución global positiva, visto que la frontera de Tui/Valença ha presentado, en dos años consecutivos, un descenso de, aproximadamente, un 40%.

**CUADRO 10**  
**PASAJEROS CON ORIGEN/DESTINO EN ESPAÑA Y ALLENDE LOS PIRINEOS Y ENTRADA/SALIDA DE PORTUGAL**  
**(TRENES INTERNACIONALES 2001)**

	TOTAL	VALENCIA DE ALCÁNTARA/ MARVÃO-BEIRÃ	FUENTES DE OÑORO/ VILAR FORMOSO	TUI/VALENÇA
Total	309.134	85.258	176.083	47.793
Entradas	161.412	42.732	92.492	26.188
Salidas	147.722	42.526	83.591	21.605

Fuente Portugal: CP, EP.

### 7.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

El cuadro 11 presenta, para el año 2001, el movimiento de viajeros en los aeropuertos de Portugal y España, por países europeos de origen/destino. Como se puede observar, en Portugal no se apreciaron cambios significativos en los principales orígenes/destinos, frente a 1999. Así, continuaron destacando el Reino Unido (31% del transporte hacia países europeos, frente a 29% en 1999), Alemania (17%, frente a 16% en 1999), Francia (15% en 2001 y 14% en 1999) y España (14% en 2001 y 11% en 1999).

En lo que se refiere a España, destaca el Reino Unido (al que corresponde el 36% del transporte hacia países europeos en 2001, frente al 35% de 1999), y Alemania (25%, contra 28%). El movimiento de viajeros desde España hacia Portugal es relativamente pequeño, representando solamente un 2% del total del transporte aéreo hacia Europa.

Al observar el total de pasajeros embarcados y desembarcados hacia o desde Europa, en los aeropuertos de España y Portugal, se comprueba que, en ambos supuestos, el 93% de los viajeros, tienen origen o destino en los países de la UE 15.

El total de viajeros embarcados y desembarcados con origen y destino en la UE 15 representó el 75% y el 86% del número total de pasajeros embarcados y desembarcados en tráfico internacional en los aeropuertos portugueses y españoles, respectivamente.

**CUADRO 11**  
**PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE PORTUGAL Y ESPAÑA POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN/DESTINO (AÑO 2001). TRÁFICO REGULAR Y NO REGULAR**

PAÍSES DE ORIGEN/DESTINO	PORTUGAL			ESPAÑA		
	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS
Total Europa	11.647.976	5.846.870	5.801.106	77.505.169	38.588.378	38.916.790
UE 15	10.847.018	5.442.382	5.404.636	72.190.081	35.924.318	36.265.763
Alemania	1.816.322	919.414	896.908	19.253.158	9.550.881	9.702.277
Bélgica	523.512	266.673	256.839	3.212.027	1.596.026	1.616.001
España	1.521.584	757.287	764.297	-	-	-
Francia	1.579.064	783.194	795.870	5.047.585	2.516.091	2.531.494
Holanda	847.975	423.183	424.792	3.813.901	1.895.039	1.918.862
Italia	583.332	289.104	294.228	4.391.589	2.180.675	2.210.914
Portugal	-	-	-	1.592.024	786.661	805.363
Reino Unido	3.327.327	1.679.205	1.648.122	27.711.230	13.850.328	13.860.902
Otros Países UE 15	647.902	324.322	323.580	7.168.567	3.548.617	3.619.950
Otros Países europeos	800.958	404.488	396.470	5.315.088	2.664.060	2.651.027

Fuente Portugal: EUROSTAT.  
Fuente España: DGAC.

El tráfico de viajeros con origen/destino en España, Portugal y Francia en los tres principales aeropuertos de los dos países se refleja en el cuadro 12.

La mayoría de los pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa y Porto hacia/desde España, continúan teniendo como destino/procedencia los aeropuertos de Madrid/Barajas y Barcelona (91% y 71% del total de movimientos en los aeropuertos españoles, respectivamente). Lo mismo ocurre con respecto a Francia, toda vez que el 86% y el 92% de los viajeros embarcados y desembarcados en Lisboa y en Porto, respectivamente, hacia o desde Francia, siguen estando relacionados con los vuelos que operan con los aeropuertos Charles de Gaulle y Orly de París.

El análisis efectuado en el anterior informe para el caso del aeropuerto de Faro conserva su actualidad. Así, en el tráfico con Francia, los dos aeropuertos arriba referidos acumularon el 83% del tráfico total con ese país, surgiendo, en el caso de España, como principal aeropuerto de origen/destino, Palma de Mallorca (97% del total de España).

En cuanto a los aeropuertos de España, la mayoría de los pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Madrid/Barajas y Barcelona con destino a Portugal tuvieron por destino/procedencia el aeropuerto de Lisboa (80% y 85% del total de Portugal respectivamente).

En el tráfico con destino/procedencia Francia, se comprueba que, en los aeropuertos de Madrid/Barajas y de Barcelona, el tráfico de viajeros se origina o dirige esencialmente a los aeropuertos Charles de Gaulle y Orly. En el caso del aeropuerto de Málaga, se da un mayor número de pasajeros dirigidos o procedentes del aeropuerto de Orly.

**CUADRO 12**  
**PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, PORTO Y FARO,**  
**Y MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA, CON ORIGEN/DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA (AÑO 2001)**  
**TRÁFICO REGULAR Y NO REGULAR**

PAÍSES/AEROPUERTOS DE ORIGEN/DESTINO	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS
<b>PORTUGAL</b>			
Aeropuerto de Lisboa			
<b>España</b>	1.140.683	566.361	574.322
Madrid	798.142	396.311	401.831
Barcelona	238.485	117.788	120.697
<b>Francia</b>	992.689	492.640	500.049
París/Charles de Gaulle	443.037	219.503	223.534
París/Orly	408.105	204.279	203.826
Aeropuerto de Porto			
<b>España</b>	335.437	168.356	167.081
Madrid	190.487	95.433	95.054
Barcelona	46.906	23.817	23.089
<b>Francia</b>	537.636	265.892	271.744
París/Charles de Gaulle	231.235	113.622	117.613
París/Orly	264.931	128.985	135.946
Aeropuerto de Faro			
<b>España</b>	45.191	22.432	22.759
Palma de Mallorca	43.755	21.643	22.112
<b>Francia</b>	48.733	24.662	24.071
París/Charles de Gaulle	10.121	5.108	5.013
París/Orly	30.470	15.483	14.987
<b>ESPAÑA</b>			
Aeropuerto de Madrid			
<b>Portugal</b>	1.000.451	500.561	499.890
Lisboa	804.532	401.746	402.786
Porto	190.980	96.256	94.724
<b>Francia</b>	2.214.652	1.110.354	1.104.298
París/Charles de Gaulle	1.129.621	563.824	564.637
París/Orly	644.010	326.355	317.655
Aeropuerto de Barcelona			
<b>Portugal</b>	277.957	141.477	136.480
Lisboa	235.137	117.702	117.435
Porto	42.652	23.607	19.045
<b>Francia</b>	1.239.319	615.639	623.680
París/Charles de Gaulle	645.887	323.493	322.394
París/Orly	367.078	179.436	187.642
Aeropuerto de Málaga			
<b>Portugal</b>	22.237	3.640	18.597
Lisboa	5.019	2.433	2.586
Faro	16.487	785	2.586
<b>Francia</b>	278.461	141.067	137.394
París/Orly	112.418	58.350	54.068
París/Charles de Gaulle	51.660	25.437	26.223

Fuente Portugal: ANA.

Fuente España: Aena (Anuario Estadístico 2001).

Para un análisis particularizado del tráfico aéreo intra-peninsular, en el cuadro nº 13 aparecen reflejados los pasajeros transportados en las principales conexiones entre los aeropuertos de Portugal y España a lo largo del año 2001.

El análisis comparativo de este cuadro con el equivalente del año 1999, permite concluir que las conexiones con Madrid registraron aumentos muy significativos. Así, el número de viajeros transportados en el enlace Lisboa-Madrid-Lisboa presentó en el año 2001 un crecimiento del 46%, respecto al año 1999 y en el enlace Porto-Madrid-Porto, del 34%. Las restantes conexiones presentaron caídas, con excepción del enlace Lisboa-Barcelona-Lisboa, que experimentó un incremento de un 6%.

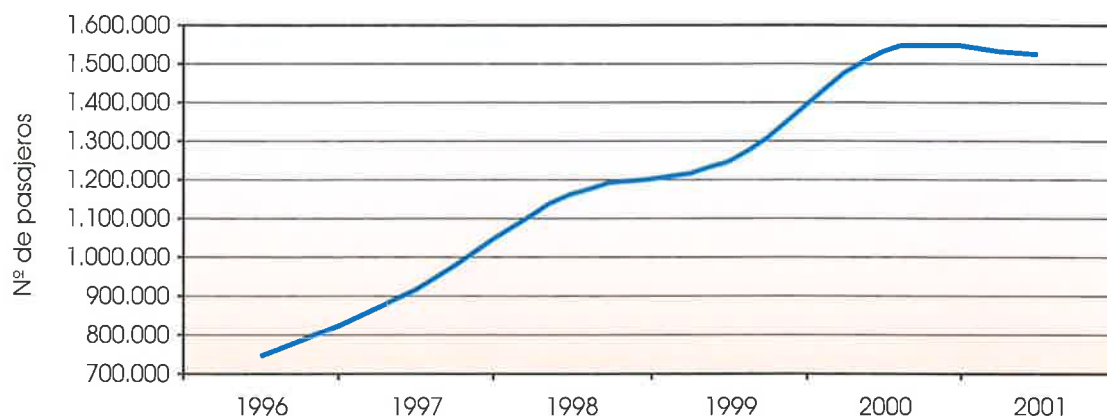
**CUADRO 13**  
**NÚMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS ENTRE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL (AÑO 2001)**

RUTAS	NÚMERO DE PASAJEROS
Madrid-Lisboa-Madrid	824.532
Barcelona-Lisboa-Barcelona	235.137
Madrid-Faro-Madrid	901
Barcelona-Faro-Barcelona	8
Madrid-Porto-Madrid	190.980
Barcelona-Porto-Barcelona	42.652

Fuente: Aena, Anuario 2001.

El gráfico 7 permite observar un crecimiento sostenido del flujo de pasajeros entre Portugal y España en el periodo que va de 1996 a 2000, seguido de un pequeño descenso, de aproximadamente el 1%, en el año 2001.

**GRÁFICO 7. TOTAL DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL**



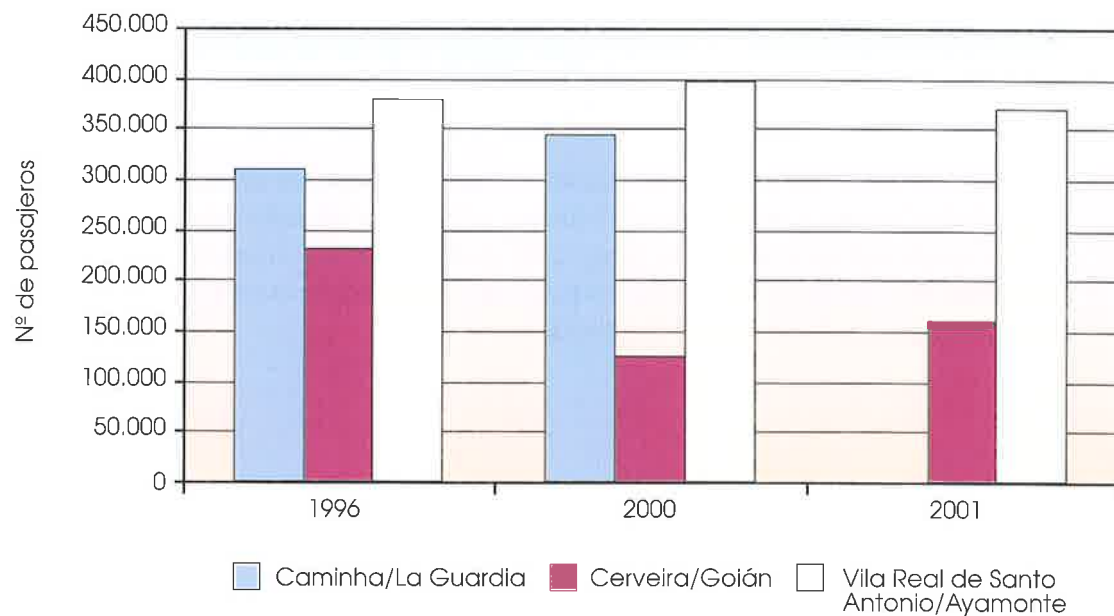
Fuentes Portugal y España: ANA y DGAC.



#### 7.4. TRANSPORTE FLUVIAL

El tráfico fluvial (cruce de los ríos por vía fluvial) asegura, en lo esencial, la cobertura de las necesidades locales de transporte entre España y Portugal en las regiones vecinas, fundamentalmente relacionadas con el comercio minorista y el ocio, pero también con el trabajo. De hecho, se observan importantes movimientos anuales de vehículos y pasajeros cuyo análisis se revela importante, aunque el tráfico sea bastante irregular, tal y como se deduce de los gráficos 8 y 9.

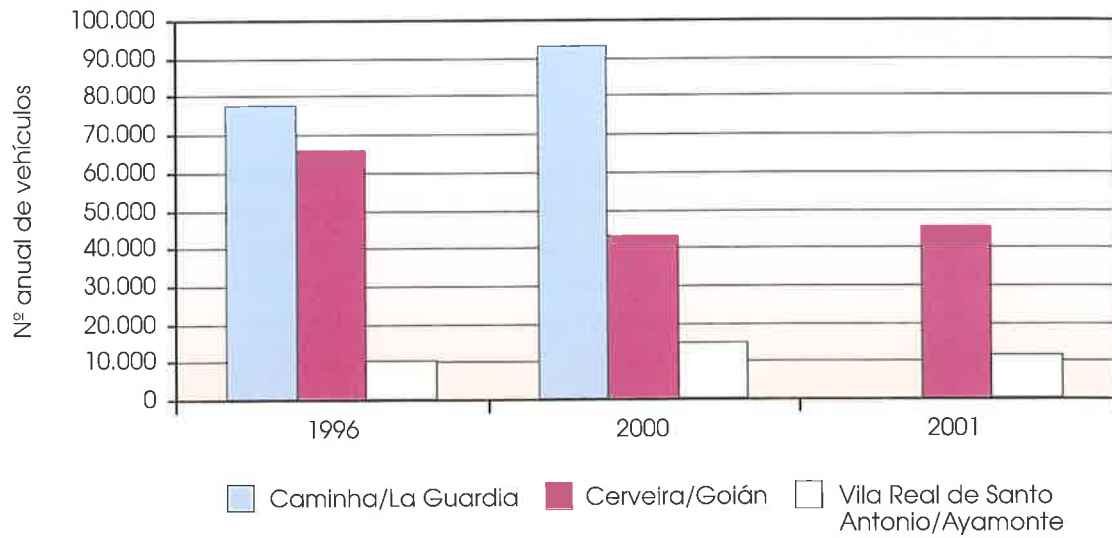
GRÁFICO 8. MOVIMIENTOS DE PASAJEROS EN LOS RÍOS MIÑO Y GUADIANA



Fuente Portugal: C. M. Caminha, C. M. Vila Nova de Cerveira e Empresa de Transportes do Rio Guadiana.

En lo que concierne al movimiento de pasajeros, destaca el río Guadiana que, en cada uno de los tres años considerados transportó cerca de 400.000 viajeros. En cuanto al paso de Caminha/La Guardia, ocupa el segundo lugar en el transporte fluvial de pasajeros, con más de 350.000 transportados en cada uno de los dos años considerados. En Cerveira, el transporte fluvial de personas fue más irregular, variando las cifras totales entre los 150.000 y los 230.000 pasajeros. Así, el año 2000 fue el más significativo para Caminha y Vila Real de Santo Antonio, mientras que Vila Nova de Cerveira/Goíán destacó en el año 1996.

GRÁFICO 9. MOVIMIENTOS DE VEHÍCULOS EN EL CRUCE DE LOS RÍOS MIÑO Y GUADIANA



Fuente Portugal: C. M. Caminha, C. M. Vila Nova de Cerveira e Empresa de Transportes do Rio Guadiana.

En cuanto al tráfico de vehículos, se puede constatar que éste fue predominante en Caminha, seguido de Cerveira y del Guadiana. El número máximo de vehículos transportados, cerca de 90.000, se alcanzó en Caminha en el año 2000, en tanto que el mínimo se registró en el Guadiana en 1996 (cerca de 10.000 vehículos transportados). En cuanto a Cerveira, osciló entre los 65.000 y los 42.000 vehículos transportados.

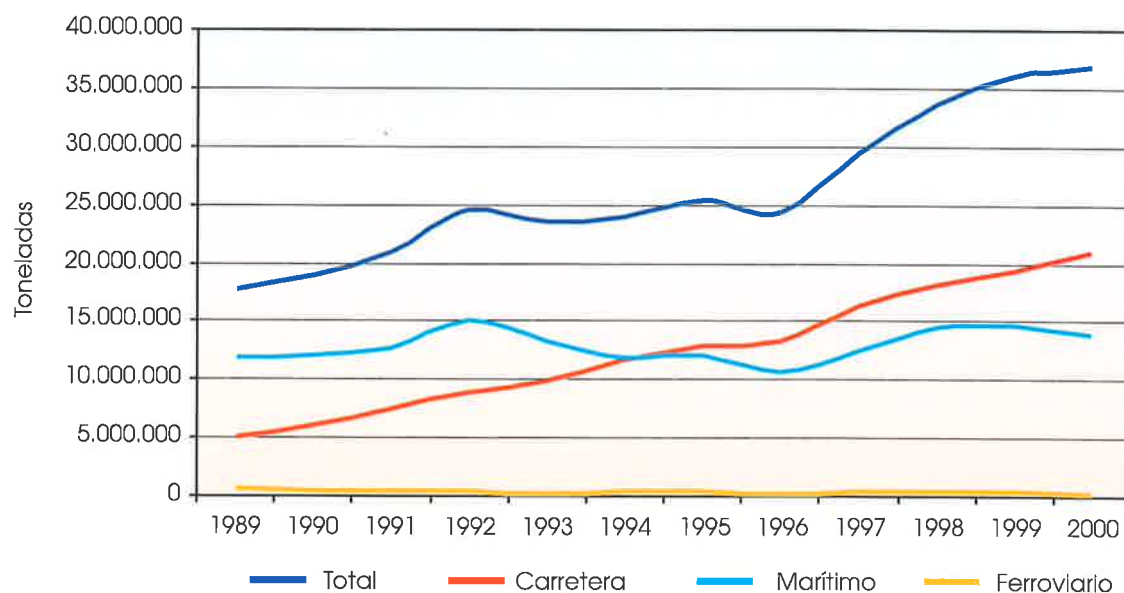


## 8. FLUJOS DE MERCANCÍAS

### 8.1. COMERCIO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR MODOS DE TRANSPORTE

Tal y como se ha expuesto con anterioridad en el punto 3.4 de este informe y se puede observar en el gráfico 10<sup>9</sup>, los intercambios comerciales de Portugal con la UE 15 aumentaron muy significativamente en el periodo analizado.

GRÁFICO 10. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL CON LA UE 15, POR MODOS DE TRANSPORTE

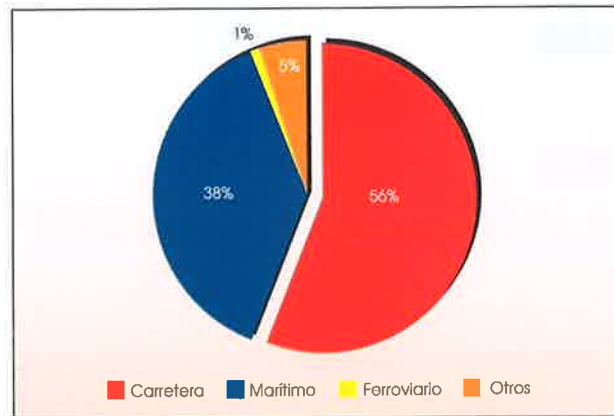


Fuente Portugal: INE.

La alteración en la estructura modal de los intercambios comerciales de Portugal con la UE 15, ampliamente analizada en el anterior informe anual, se acentuó en el año 2000, en comparación con lo ocurrido en 1999 (gráfico 11).

<sup>9</sup> En el análisis por modos de transporte no se considera el aéreo por su escasa entidad, aunque en ocasiones se trata de mercancías de alto valor.

GRÁFICO 11. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y LA UE 15 (AÑO 2000)

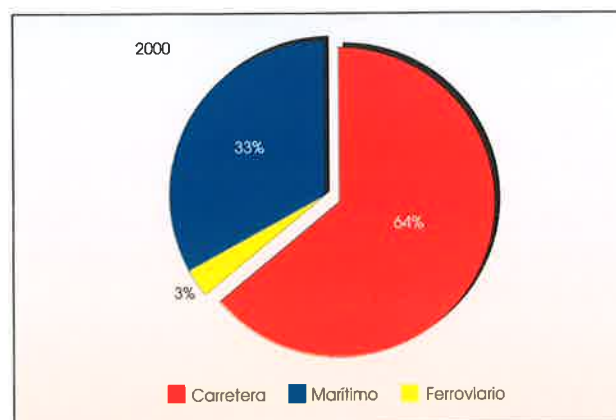


Fuente Portugal: INE.

El modo de transporte por carretera continuó ganando importancia en el año 2000, habiendo alcanzado el 56% del total frente al 54% en 1999 y el 28% en 1989. El transporte marítimo perdió 30 puntos porcentuales en cuota de mercado desde 1989 hasta 2000, año en el que registró un 38% de cuota, frente al 40% de 1999. En cuanto al transporte ferroviario, osciló entre el 3% de 1989 y el 1% de 2000 (a semejanza del valor ya observado en 1999).

También en el caso de los intercambios comerciales de España con la UE 15 (gráfico 12), el transporte por carretera juega un papel importante, ya que representa cerca del 64% del total de los intercambios por modo de transporte. A continuación aparece el modo marítimo con casi el 33% y después el ferroviario con cerca del 3%.

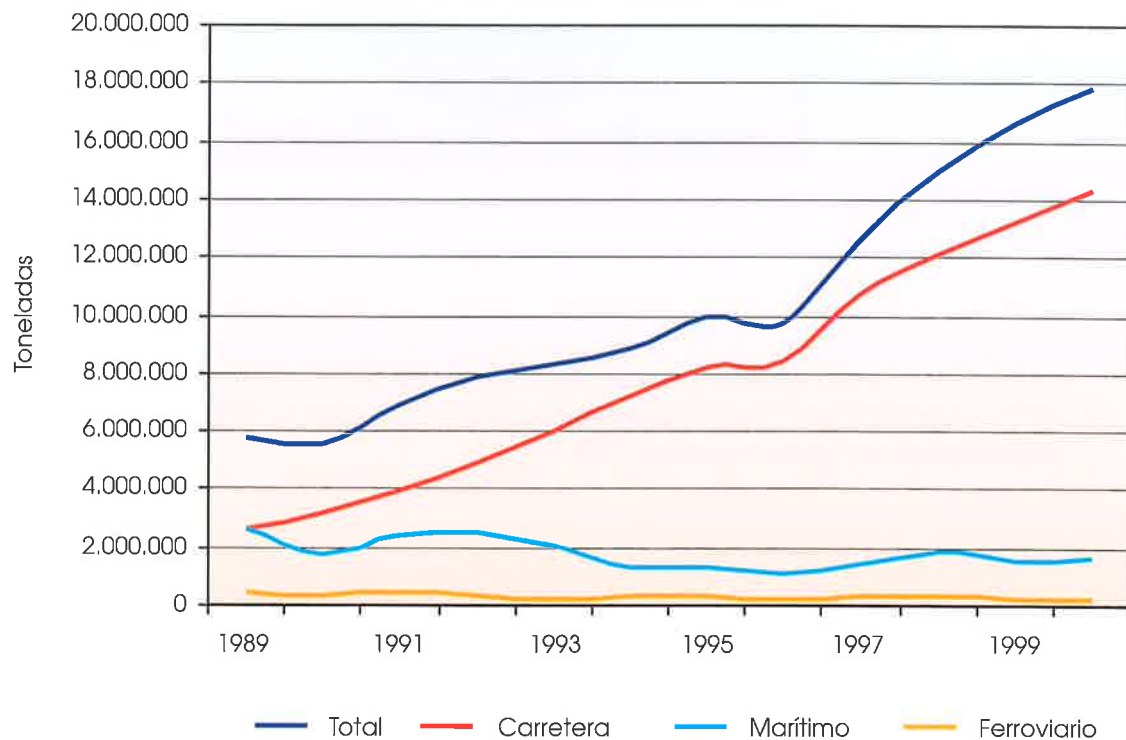
GRÁFICO 12. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y LA UE 15 (AÑO 2000)



Fuente España: EUROSTAD.

Como ya quedó señalado en el primer informe, los intercambios comerciales entre Portugal y España crecieron en un porcentaje mayor que el registrado en sus intercambios con la UE 15, pasando de cerca de 6 millones de toneladas en 1989, a aproximadamente 18 millones en 2000 (un 7% más que en 1999) conforme al gráfico 13.

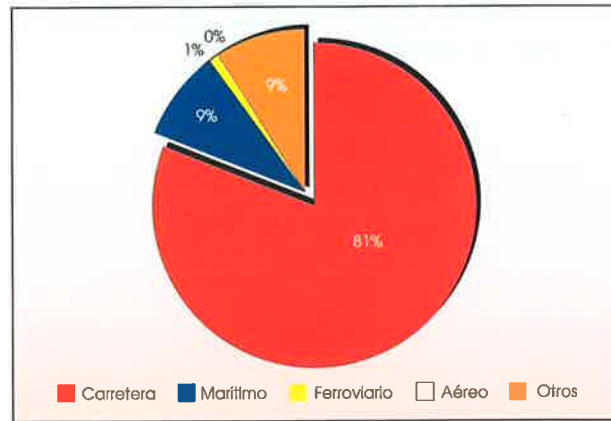
GRÁFICO 13. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODOS DE TRANSPORTE (AMBOS SENTIDOS)



Fuente Portugal: INE.

Este incremento de los intercambios entre los dos países se refleja igualmente en el enorme incremento del transporte por carretera (gráfico 14), que pasó de una cuota del 46%, en 1989, al 81% del total en 2000, siendo del 79% en 1999. Los modos de transporte marítimo (que representaba el 45% del total en 1989 y pasó al 9% en 2000, manteniendo la cuota con relación a 1999) y ferroviario (8% en 1989, 2% en 1999 y 1% en 2000) perdieron significación en el período analizado.

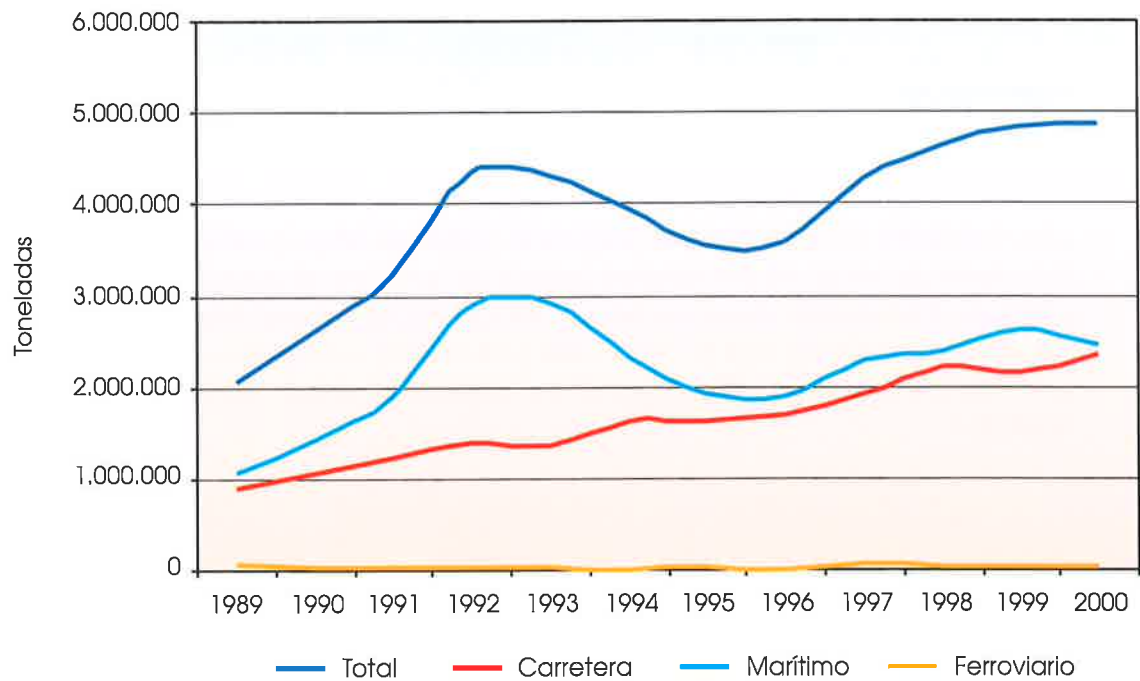
GRÁFICO 14. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (AÑO 2000)



Fuente Portugal: INE.

Los intercambios comerciales entre Portugal y Francia (gráfico 15) también aumentaron significativamente, desde los 2 millones de toneladas registrados en 1989 a los 4,9 millones de 2000, pasando por los 4,8 millones de 1999.

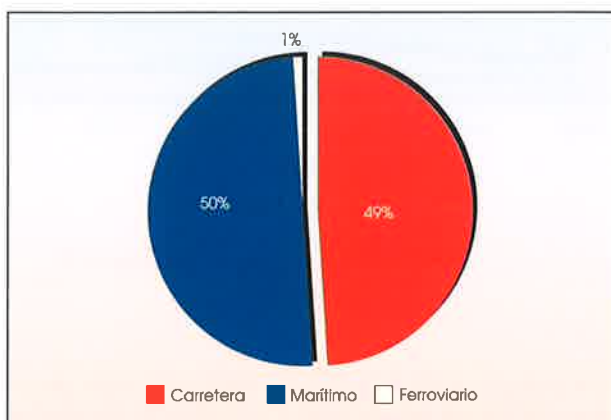
GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y FRANCIA, POR MODOS DE TRANSPORTE



Fuente Portugal: INE.

En los intercambios comerciales entre Portugal y Francia (gráfico 16), el modo de transporte predominante continuó siendo el marítimo (51% del total en 1989, y 50% en 2000), seguido del modo por carretera (43% en 1989 y 49% en 2000). Hay que destacar, de todas formas, que aquí también el transporte por carretera está ganando importancia, presentando valores en el año 2000 muy próximos a los alcanzados por el transporte marítimo, lo que corresponde a un refuerzo de su posición respecto a 1999, año en el que representaba el 45% del total, y el marítimo el 54%.

GRÁFICO 16. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y FRANCIA (AÑO 2000)



Fuente Portugal: INE.

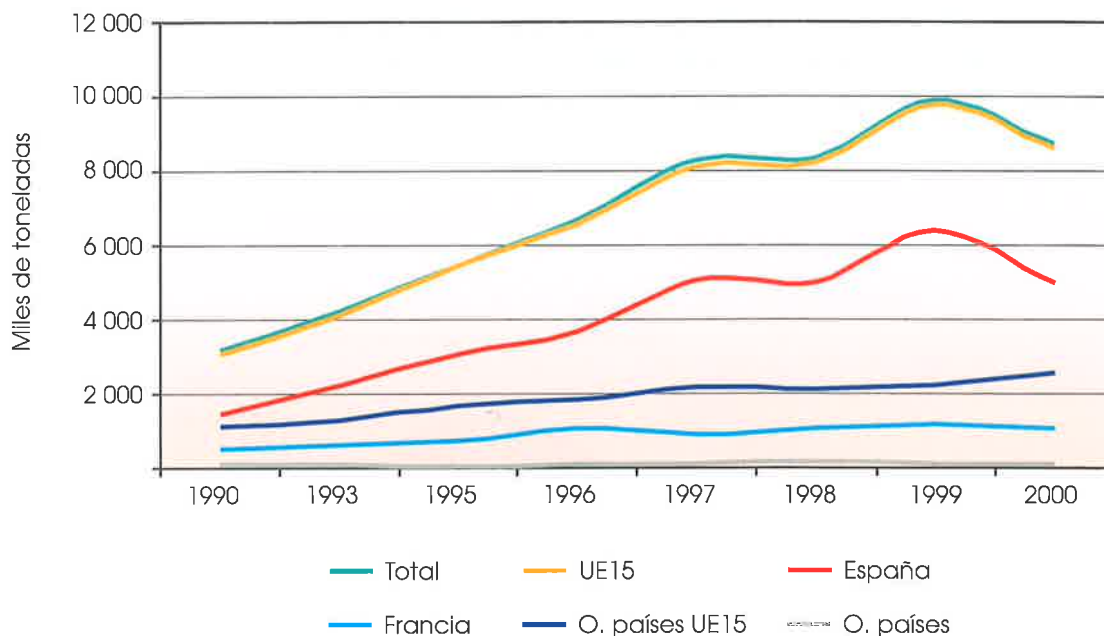
Durante el periodo analizado, el aumento de los intercambios comerciales con la UE 15, del orden del 100%, estuvo, en cierta medida, potenciado por el aumento que se registró, en el mismo periodo de tiempo, en los intercambios con España, los cuales crecieron cerca del 207%.

## 8.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El gráfico 17 muestra la evolución del tonelaje de mercancías transportadas en tráfico internacional, por vehículos pesados (con más de 3.500 kg de peso bruto) matriculados en Portugal<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Estos datos se han obtenido a partir de una encuesta del INE, realizada con el objetivo de dar respuesta al Reglamento (CE) núm. 1172/98, de 25 de mayo.

GRÁFICO 17. TONELADAS TRANSPORTADAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN PORTUGAL, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA



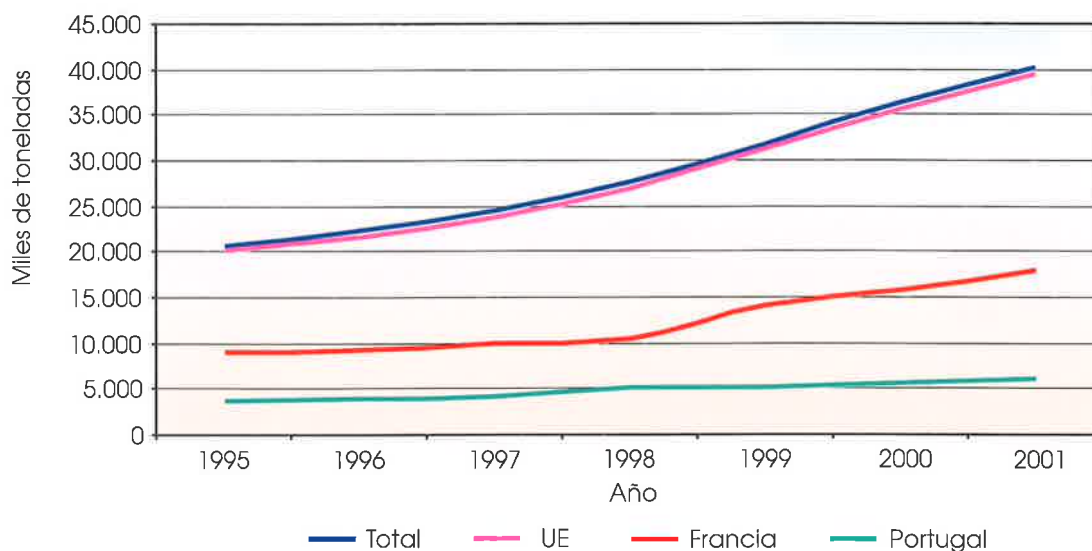
Fuente Portugal: INE.

Se registra un incremento bastante significativo del transporte de mercancías por carretera, que pasa de 3,2 millones de toneladas en 1990, a 8,7 millones en 2000 (aunque esta última cifra represente un -12% respecto a 1999).

La mayor parte de ese transporte tiene su origen o destino en países de la Unión Europea (97% en 1990 y 99% en 2000), ocupando España un lugar importante (47% en 1990, y 58% en 2000).

También en España (gráfico 18) se observa un incremento en el transporte de mercancías por carretera, que pasa de los 15 millones de toneladas en 1993 a los 37 millones en 2000. La mayor parte del transporte tiene como destino países de la Unión Europea, ocupando Portugal una posición relativamente poco destacada (19% en 1993 y 16% en 2000).

GRÁFICO 18. TONELADAS TRANSPORTADAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA



Fuente España: Ministerio de Fomento.



Este análisis puede ser completado con el de la IMD de vehículos pesados de mercancías, en los dos sentidos (gráfico 19), observándose que la IMD de vehículos pesados de mercancías por frontera corresponde apenas a un pequeño porcentaje de la IMD total por frontera (14,6%) en el año 2001, al igual que también quedó constatado en el anterior informe relativo al año 1999.

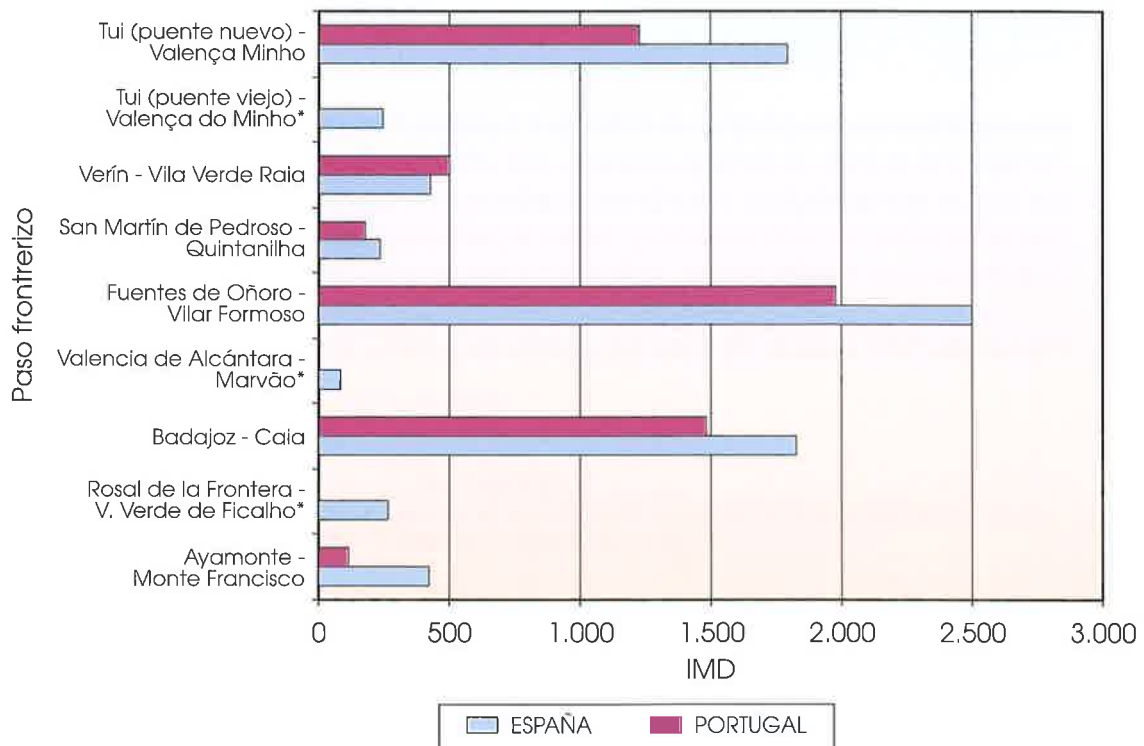
La interpretación del gráfico es inequívoca en cuanto a las fronteras principales, en lo que se refiere al transporte de mercancías por carretera. Así, por el lado portugués continúan destacadas las fronteras de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, que pasó del 31% de IMD de vehículos pesados de mercancías en 1999, a un 36% en 2001; Caia/Badajoz (27% en 2001 frente a 29% en 1999) y Valença/Tui (22% en 2001 y 20% en 1999).

Según la Dirección General de Carreteras española el mayor tráfico de camiones se registra en Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro (2.500 camiones/día), Caia/Badajoz (1.824 camiones/día) y Valença/Tui (puente nuevo) con 1.797 camiones/día.

El tráfico total de vehículos pesados (incluyendo autocares) en los 59 pasos fronterizos es de 9.759 veh.pesados/día de los que 8.170 lo hacen a través de la Red de Carreteras del Estado. Quitando los autocares ya reseñados en el punto 7.1 (366 autocares/día) la cifra total resultante es de 9.393 camiones/día.

Se han detectado algunas diferencias importantes entre los aforos español y portugués por lo que el gráfico 19 recoge los datos de ambos países. En los pasos fronterizos portugueses señalados con asterisco, no se dispone de información.

GRÁFICO 19. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE CAMIONES (AÑO 2001)



Fuente España y Portugal: Ministerio de Fomento y IEP.

**MAPA 4 INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE PASO DE CAMIONES EN LOS PRINCIPALES PASOS FRONTERIZOS (AÑO 2001)**



Fuente España: Ministerio de Fomento.

Nos encontramos con dos tipos de tráfico por carretera bien diferenciados entre España y Portugal. Por un lado, el de largo recorrido, que utiliza principalmente pasos de importancia y, por otro, el que se produce a través de las redes locales, provinciales o parte de las regionales, que es un tráfico de corto recorrido y marca la permeabilidad local del territorio fronterizo (aglomeraciones transfronterizas), básica para la economía de los dos países.

Para el año 2001, pueden resumirse estos datos de la forma siguiente:

**CUADRO 14**  
**ESTIMACIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS**  
**A TRAVÉS DE LAS FRONTERAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL**

DATO	IMD TOTAL	IMD LIGEROS	IMD PESADOS
Tráficos transfronterizos en red estatal	48.094	39.924	8.170
Tráficos transfronterizos en el resto de las redes	18.781	17.192	1.589
Tráficos transfronterizos totales	66.875	57.116	9.759

Fuente España: Ministerio de Fomento.

Como se desprende de las anteriores cifras se trata de movimientos de mucha importancia que, en vehículos pesados, suponen del orden de un 60% del tráfico que se registra a través de los Pirineos entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

A continuación se analiza con mayor detalle el transporte por carretera de mercancías dada la importancia que este medio tiene en el contexto global del transporte internacional en España y Portugal. Este modo de transporte, tal como se ha visto anteriormente, es predominante en términos de intercambios bilaterales entre los dos países y desempeña también un papel preponderante en las relaciones comerciales de ambos países con la Unión Europea.

Un primer análisis de la caracterización del transporte de mercancías por carretera es el estudio del parque de vehículos matriculados en España y Portugal. Analizando el tipo de servicio prestado (transporte por cuenta ajena y transporte por cuenta propia) muestra que el tamaño de los vehículos es distinto en ambos países dadas las diferencias existentes, tanto en términos de sus mercados internos respectivos como en los posicionamientos específicos respecto a sus mercados exteriores.

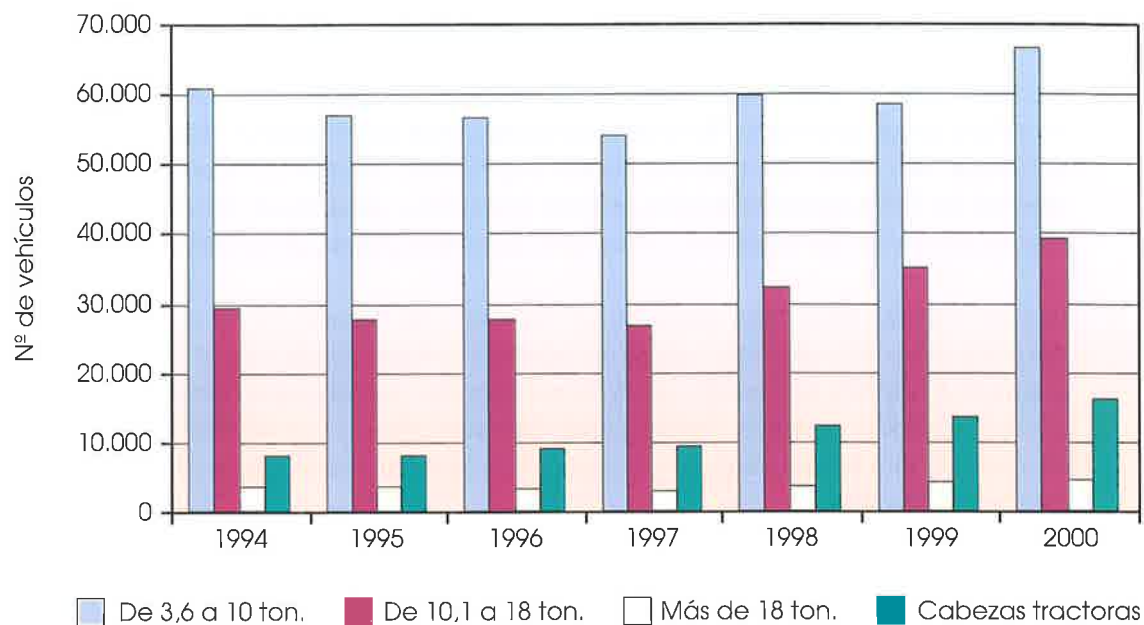
### **8.2.1. Características y dimensión del parque de transporte por cuenta propia y por cuenta ajena**

#### **- Parque por cuenta propia**

Existe una diferencia de criterios<sup>11</sup> para la cuantificación del parque de vehículos entre España y Portugal que se visualiza en los gráficos 20 y 21, que permiten diferenciar la evolución de los tramos de peso bruto y carga útil de los vehículos en ambos países. Tanto en uno como en otro predominan los vehículos de menor capacidad de carga y menor peso bruto (hasta 10 toneladas) lo que indica que este tipo de transporte está orientado al transporte de cargas relativamente reducidas.

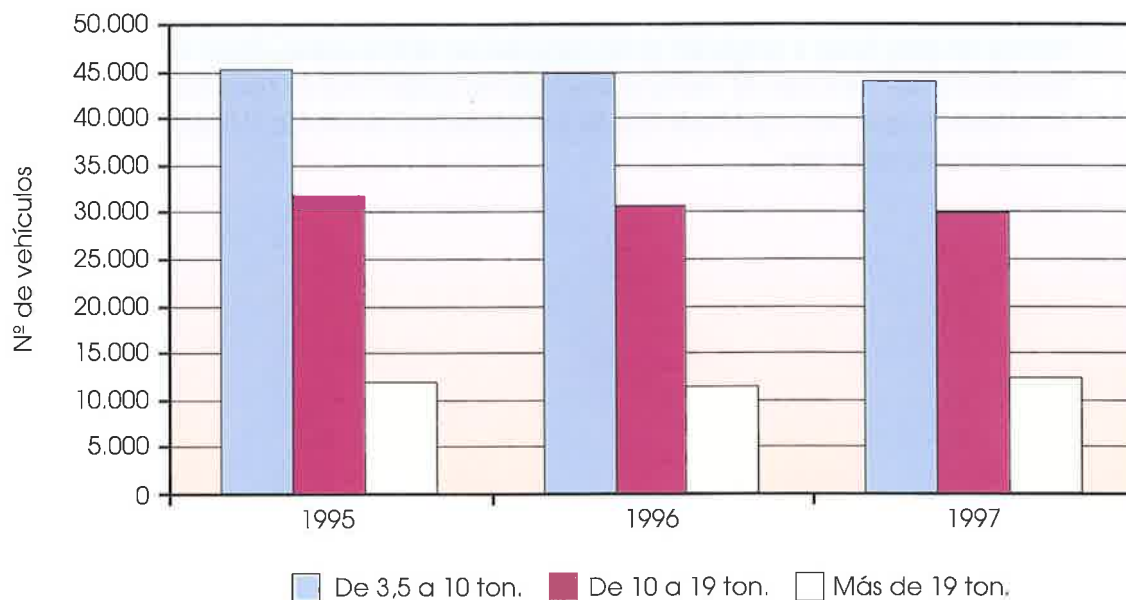
<sup>11</sup> A efectos de su contabilización en España se consideran todos los vehículos cuya carga útil sea superior a 3.600 kg, mientras que en Portugal se consideran los vehículos cuyo peso bruto sea superior a 3.500 kg.

GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL, EN ESPAÑA



Fuente España: Ministerio de Fomento.

GRÁFICO 21. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO, EN PORTUGAL

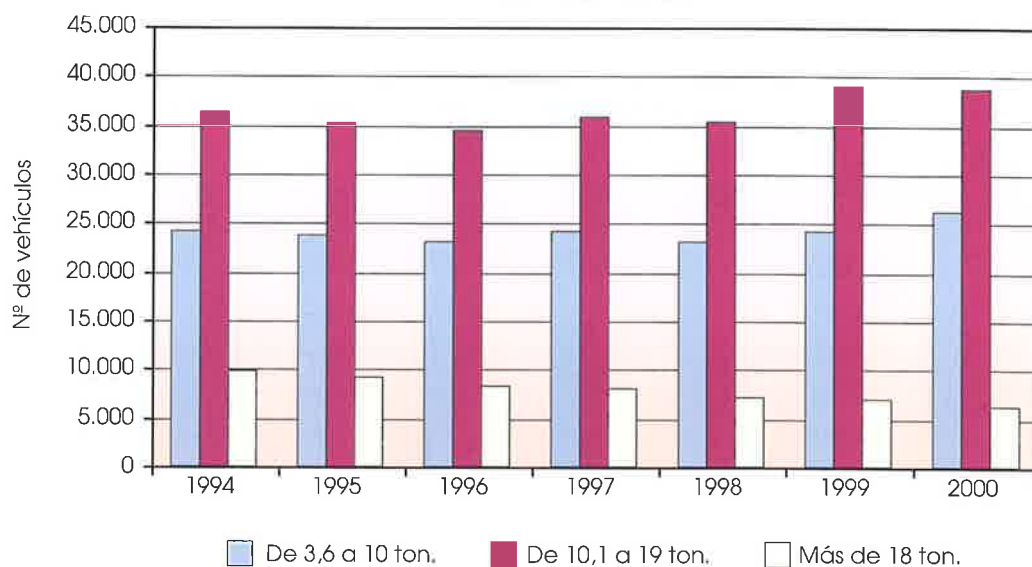


Fuente Portugal: INE.

#### - Parque por cuenta ajena

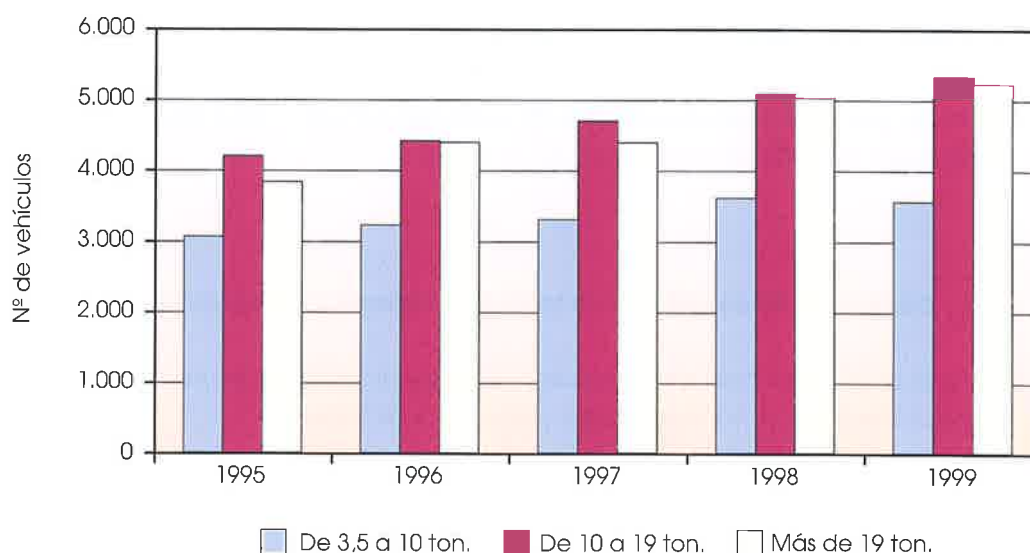
Particularizando el análisis para el transporte por cuenta ajena se verifica la siguiente distribución en número de vehículos por tramos de carga útil (España) y peso bruto (Portugal):

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL, EN ESPAÑA



Fuente España: Ministerio de Fomento.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO, EN PORTUGAL



Fuente Portugal: INE.

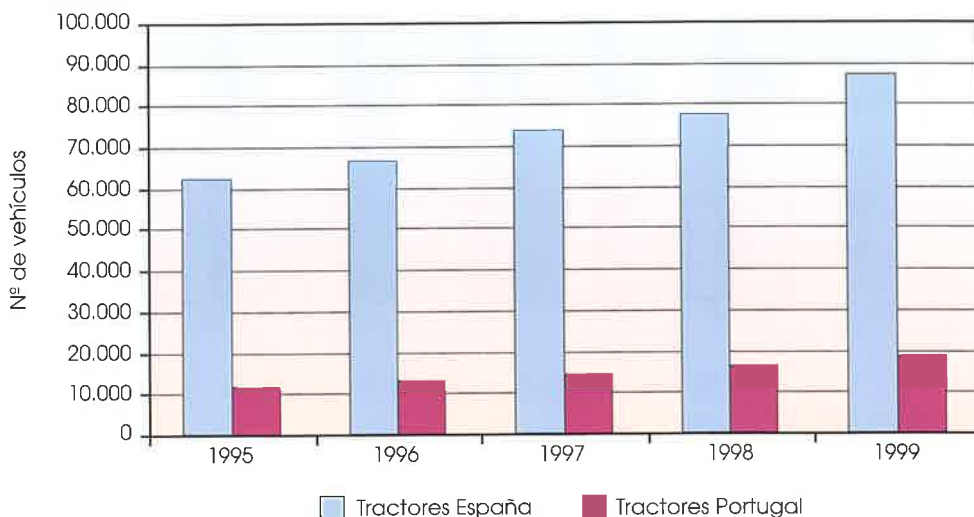
En España, dentro del conjunto del número total de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena, predominan los vehículos de carga útil de tipo medio (53% del total durante el período estudiado), no representando los vehículos de mayor capacidad de carga más que el 12% del total.

Los camiones portugueses que realizan transporte por cuenta ajena son, esencialmente, vehículos de peso bruto medio (de 10 a 19 toneladas) o alto (más de 19 toneladas), lo que significó un 38% y 37% del total en 1999.

En lo que se refiere al número de cabezas tractoras que prestan servicio por cuenta ajena, representan en ambos países más del 35% de los vehículos dedicados a este tipo de transporte,

verificándose tanto en Portugal como en España una tendencia de crecimiento de este tipo de vehículos tal como se observa en el siguiente gráfico:

**GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CABEZAS TRACTORAS (TRANSPORTE POR CUENTA AJENA) EN ESPAÑA Y PORTUGAL**



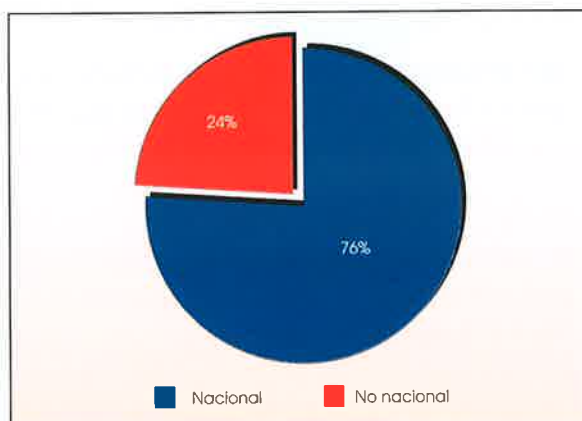
Fuente Portugal y España: INE, Ministerio de Fomento.

Durante el periodo de estudio este tipo de vehículos aumentó como media en España un 7,8%, mientras que en Portugal lo hizo en un 10,3% anual.

### 8.2.2. Dedicación de los vehículos al transporte nacional e internacional

En lo que se refiere al caso de España es posible discriminar para el año 2001 el número de vehículos afectados al tráfico nacional y otros tipos de tráfico.

**GRÁFICO 25. PESO RELATIVO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL EN ESPAÑA (AÑO 2001)**

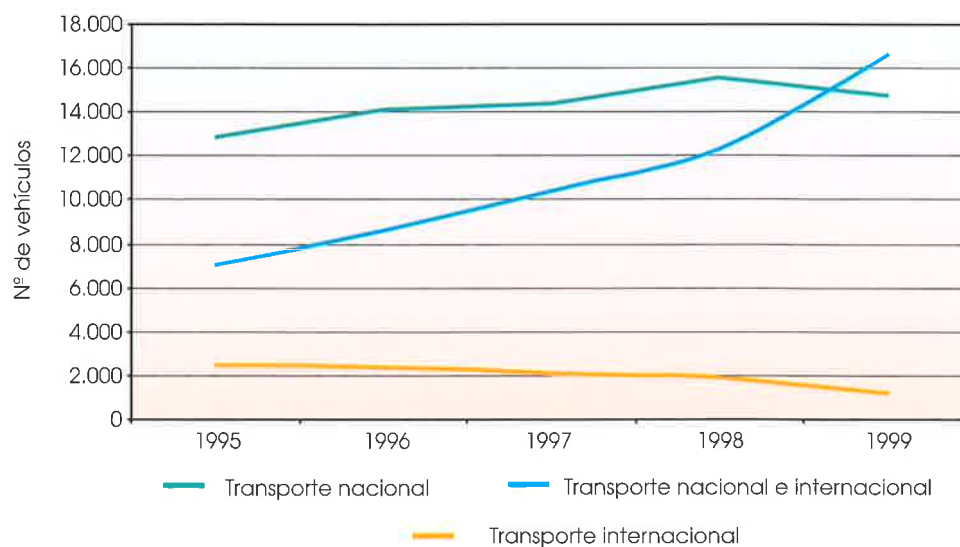


Fuente España: Ministerio de Fomento.



Debido a las modificaciones legales introducidas en Portugal, los vehículos que se dedican indistintamente al transporte nacional e internacional registran un aumento frente a aquéllos que se dedican exclusivamente a uno u otro tipo de transporte.

GRÁFICO 26. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL EN PORTUGAL



Fuente Portugal: INE.

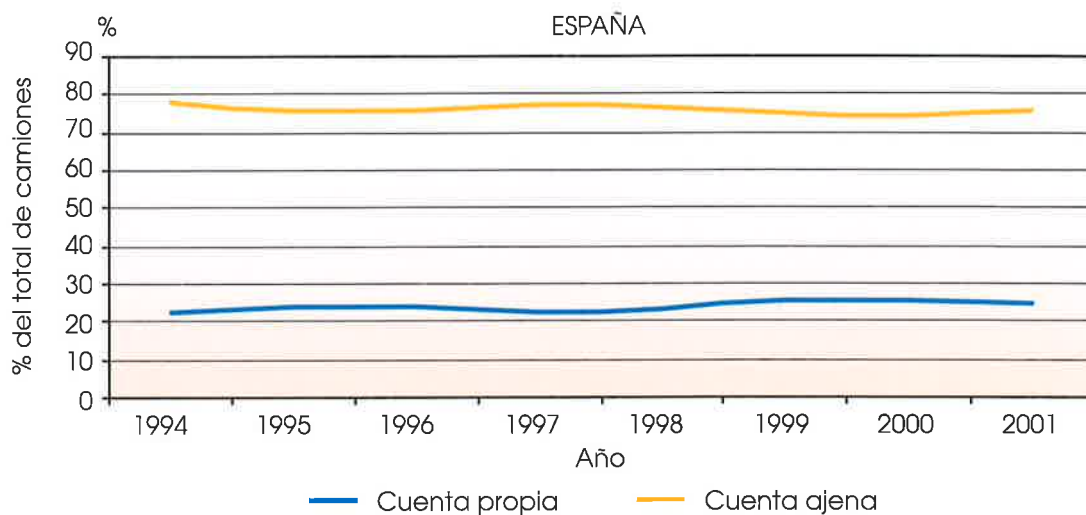
El gráfico 25 destaca el predominio que tiene en España el número de vehículos dedicados al transporte interior frente al internacional, circunstancia que también se presentaba en Portugal hasta 1998, momento en que los vehículos que llevan a cabo indistintamente transporte nacional o internacional pasaron a ser mayoría en su parque.

### 8.2.3. Toneladas transportadas en transporte por cuenta propia y por cuenta ajena - transporte total<sup>12</sup>

En lo que se refiere al transporte por carretera según tipo de servicio (calculado a partir de las toneladas transportadas en ámbito nacional e internacional) se constatan una serie de diferencias entre España y Portugal que se muestran en los gráficos siguientes:

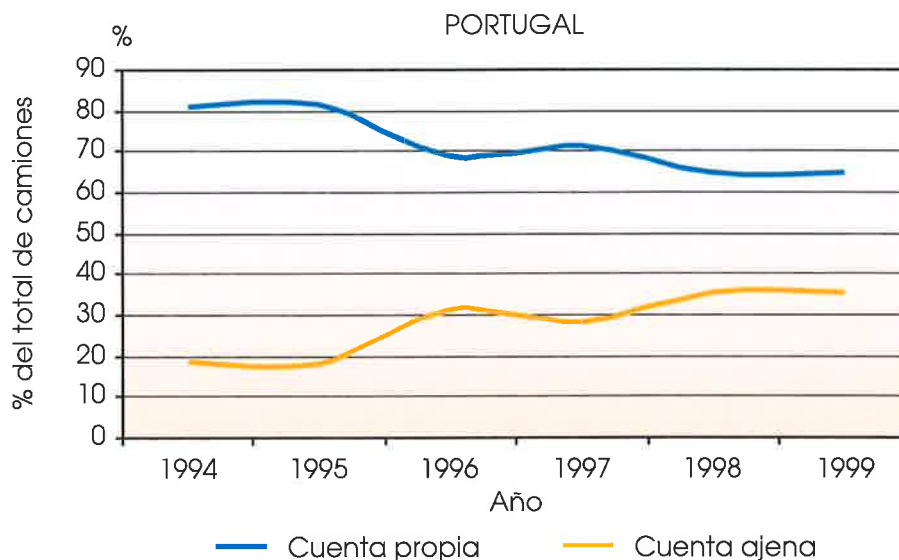
<sup>12</sup> El origen de la información analizada se encuentra en lo dispuesto por la reglamentación comunitaria (Reglamento núm. 1172/98, de 25 de mayo).

GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE TOTAL (NACIONAL E INTERNACIONAL), POR CUENTA PROPIA Y AJENA EN ESPAÑA



Fuente España: Ministerio de Fomento.

GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE TOTAL (NACIONAL E INTERNACIONAL), POR CUENTA PROPIA Y AJENA EN PORTUGAL

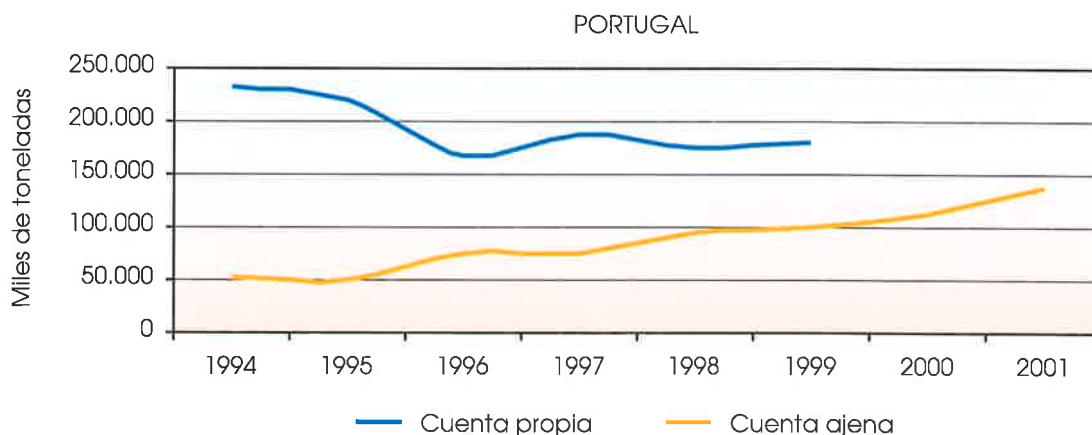


Fuente Portugal: INE.

Como se puede comprobar, en Portugal, predomina el transporte de mercancías por cuenta propia, aunque el transporte por cuenta ajena ha evolucionado positivamente en el periodo contemplado. Por su parte, España muestra una distribución del tipo de transporte, por cuenta propia y ajena, bastante diferente, destacándose esta última modalidad.

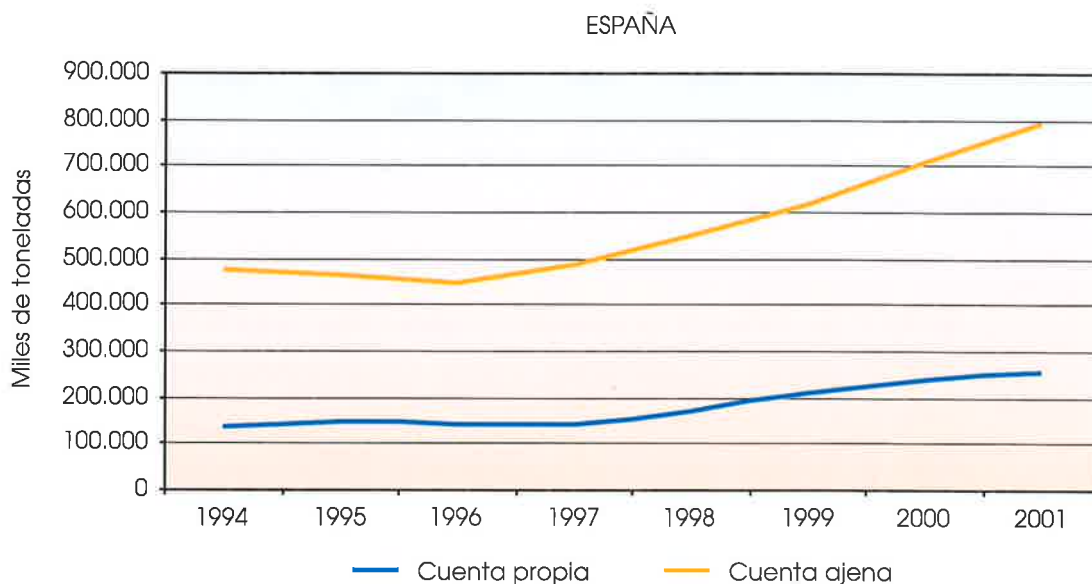
Los gráficos siguientes muestran la tendencia, en ambos países, de cada uno de los tipos de servicio, expresados en miles de toneladas transportadas.

GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL TONELAJE TRANSPORTADO (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA, EN PORTUGAL (EN MILES DE TONELADAS)



Fuente Portugal: INE.

GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL TONELAJE TRANSPORTADO (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA, EN ESPAÑA (EN MILES DE TONELADAS)



Fuente España: Ministerio de Fomento.

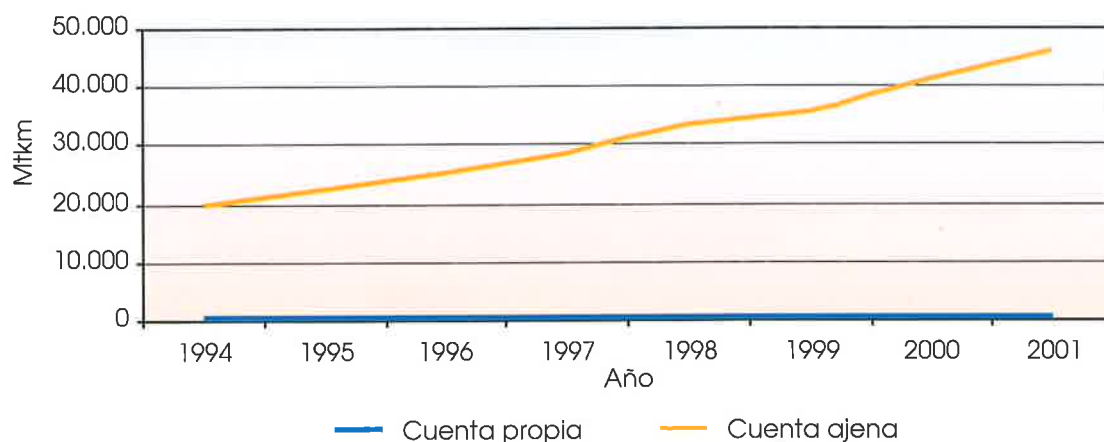
Se observa que, en Portugal, el transporte por cuenta propia perdió entidad en términos de tonelaje transportado (un 22% menos en 1999 de los datos de 1994), en tanto que en España pasó lo contrario (un 88% más en 2001 respecto al inicio del periodo contemplado), aunque el transporte por cuenta propia no sea predominante en España, como acontece en Portugal.

En cuanto al transporte por cuenta ajena, registró una evolución positiva en ambos países, habiéndose casi triplicado en Portugal y más que duplicado en España.

### 8.2.4. Toneladas-kilómetro transportadas en transporte por cuenta propia y por cuenta ajena - transporte internacional

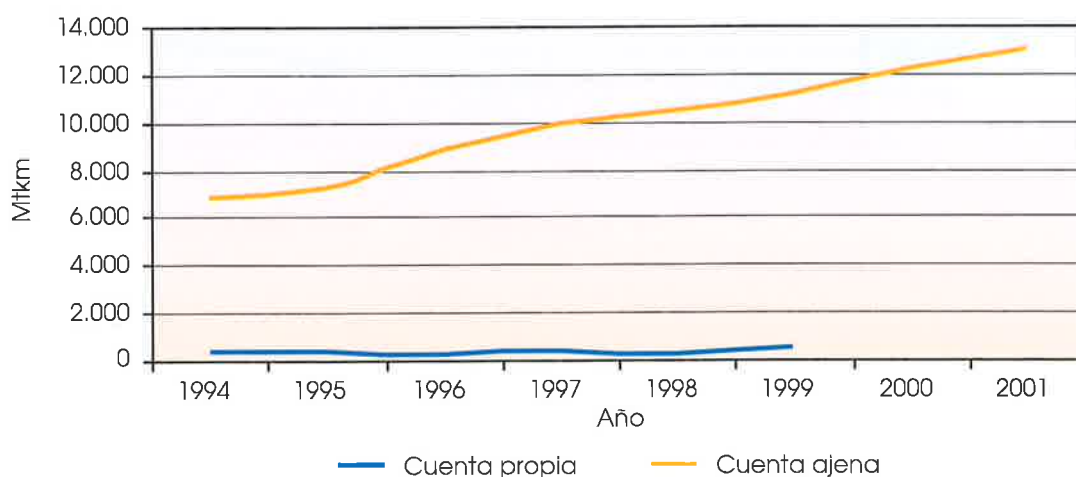
En toneladas-kilómetro (referentes al transporte internacional), la tendencia en el transporte por cuenta propia se presenta relativamente estable tanto en Portugal como en España. En el caso del transporte por cuenta ajena, el número de toneladas-kilómetro transportadas en tráfico internacional aumentó en ambos países, habiendo crecido, en el periodo analizado, un 92% en Portugal y un 132% en España.

GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA Y AJENA EN ESPAÑA (EN MTKM)



Fuente España: Ministerio de Fomento.

GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA Y AJENA EN PORTUGAL (EN MTKM)

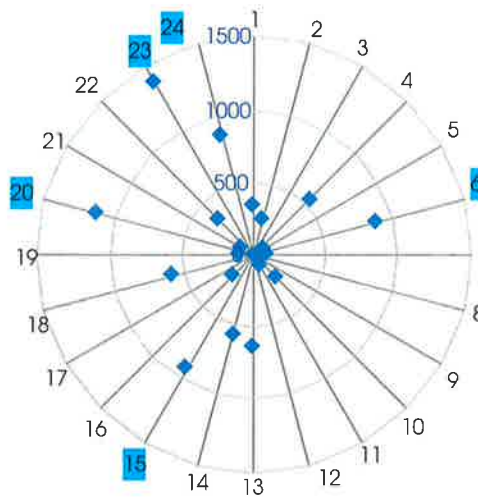


Fuente Portugal: IEP.

### 8.2.5. Tipología de los productos transportados

El tipo de mercancías cargadas y descargadas en comercio internacional por carretera en Portugal en el año 2001, se muestra en el gráfico siguiente:

GRÁFICO 33. TIPOLOGÍA DE PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN PORTUGAL, POR CARRETERA, EN EL AÑO 2001 (COMERCIO INTERNACIONAL), EN MILES DE TONELADAS



1. Cereales	331	3,6%
2. Patatas y otras hortalizas o verduras frescas o congeladas y frutas frescas	248	2,7%
3. Animales vivos	0	0,0%
4. Madera y corcho	536	5,8%
5. Materias textiles y desechos y otras materias primas de origen animal o vegetal	87	0,9%
6. Productos alimentarios y forrajes	879	9,4%
7. Oleaginosas	94	1,0%
8. Combustibles minerales sólidos	31	0,3%
9. Petróleo bruto	0	0,0%
10. Productos petrolíferos	242	2,6%
11. Mineral de hierro, chatarras y polvos de altos hornos	101	1,1%
12. Minerales y chatarras no ferrosas	2	0,0%
13. Productos metalúrgicos	645	6,9%
14. Cementos, cal y materiales de construcción manufacturados	553	5,9%
15. Minerales brutos o manufacturados	913	9,8%
16. Abonos naturales y manufacturados	210	2,3%
17. Productos carboquímicos	0	0,0%
18. Productos químicos, excepto carboquímicos	582	6,2%
19. Celulosa y desperdicios	103	1,1%
20. Vehículos y material de transporte, máquinas, motores, incluso desmontados y piezas	1.113	11,9%
21. Artículos metálicos	99	1,1%
22. Vidrio, productos vidriados y cerámicos	335	3,6%
23. Cueros, textiles, vestuario y artículos manufacturados diversos	1.372	14,7%
24. Artículos diversos	841	9,0%
Total (cargadas y descargadas)	9.317	100,0%

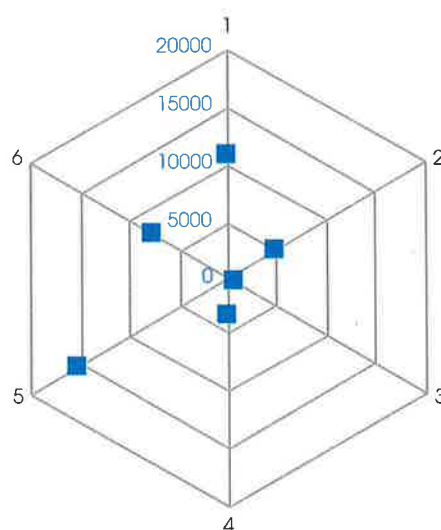
Fuente Portugal: INE.

En el conjunto de las entradas y salidas por carretera, se observa que los cueros y textiles fueron predominantes, en 2001, siguiéndoles a continuación los vehículos y material de transporte. Con un 10% y un 9% del total de entradas y salidas por carretera (según los datos del comercio internacional) destacaron los minerales brutos o manufacturados y los productos alimentarios y los forrajes. Las restantes categorías de mercancías presentan una presencia progresivamente menor, por lo que aparecen en el gráfico más próximos a su núcleo.

En España el reparto, en 2001, está centrado en dos grupos de productos que lideran el transporte por carretera<sup>13</sup>. Se trata de las máquinas, vehículos y objetos manufacturados y de los productos agrícolas. Estos dos grupos de productos representan el 62% del transporte que se lleva a cabo por carretera. Los productos alimentarios y los forrajes ocupan el tercer lugar; en el cuarto aparecen los materiales de construcción. En último lugar de los cinco grupos más transportados a través de la carretera, se encuentra el de los productos petrolíferos, con apenas un 2% del total del tonelaje transportado por este modo.

Los restantes grupos tuvieron todos una representación inferior al 2%, lo que significa que el transporte por carretera está centrado en los dos grandes grupos de productos, al contrario de lo que ocurre en Portugal, que presenta una estructura de transporte más diferenciada.

GRÁFICO 34. TIPOLOGÍA DE LOS PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN ESPAÑA, POR CARRETERA, EN EL AÑO 2001 (COMERCIO INTERNACIONAL), EN MILES DE TONELADAS



1. Productos agrícolas	10.840	25,7%
2. Productos alimentarios y forrajes	4.755	11,2%
3. Productos petrolíferos	719	1,7%
4. Materiales de construcción	3.216	7,6%
5. Máquinas, vehículos y objetos manufacturados	15.333	36,4%
6. Otros	7.324	17,4%
Total (cargadas y descargadas)	42.187	100,0%

Fuente España: Ministerio de Fomento.

### 8.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

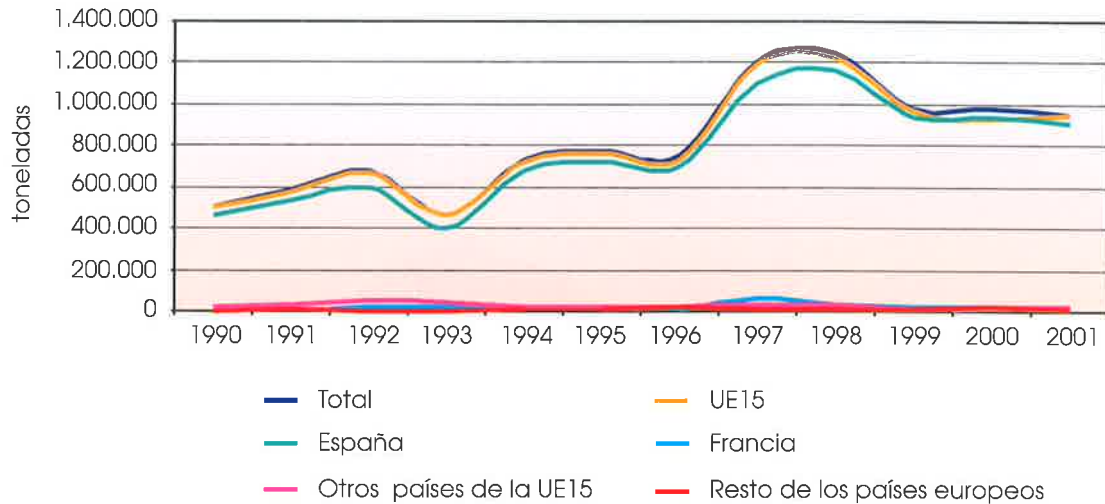
En cuanto al transporte internacional de mercancías por ferrocarril que, desde o hacia Portugal, transitan por España hacia el resto de Europa, el gráfico 35 muestra que, tras un pico en 1998, se registró un fuerte descenso en 1999 y a partir de entonces una estabilización con tendencia

<sup>13</sup> La comparación con el gráfico referente a Portugal, aunque no puede llevarse a cabo al ser distintos los niveles de desagregación de productos, es útil para evaluar los tipos de productos predominantes en el transporte por carretera.



a la baja. La casi totalidad de ese transporte tiene su origen o destino en países de la UE 15, destacando en particular el destino España, aunque en 2001 haya disminuido un 3% con respecto a 1999.

**GRÁFICO 35. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, POR PAÍSES DE ORIGEN/DESTINO, QUE TRANSITAN POR LA RED ESPAÑOLA HACIA O DESDE PORTUGAL**



Fuente Portugal: CP.

En el año 2001 el transporte internacional de mercancías por ferrocarril se centró fundamentalmente en la frontera de Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso (47% frente al 49% en el año 1999), seguida por la de Valencia de Alcántara/ Marvão-Beirã (32%, al igual que en 1999) y con una entidad menor en las de Badajoz /Elvas (11% en ambos años) y Tui/Valença do Minho (10% frente al 8 en 1999).

**CUADRO 15**  
**TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR LOS DIFERENTES PASOS FRONTERIZOS (AÑO 2001)**

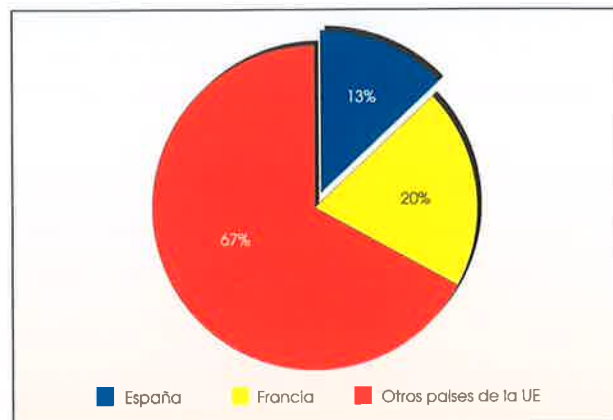
FRONTERAS	TONELADAS <sup>14</sup>	
	PORTUGAL-ESPAÑA	ESPAÑA-PORTUGAL
F. de Oñoro/V.Formoso	82.772	307.048
V. de Alcántara/Marvão	14.473	97.346
Badajoz/Elvas	48.899	60.237
Tui/Valença do Minho	799	9.519
Total por sentido	146.943	474.150
Total	621.093	

<sup>14</sup> Mercancías transportadas bajo el régimen de vagón completo.

#### 8.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

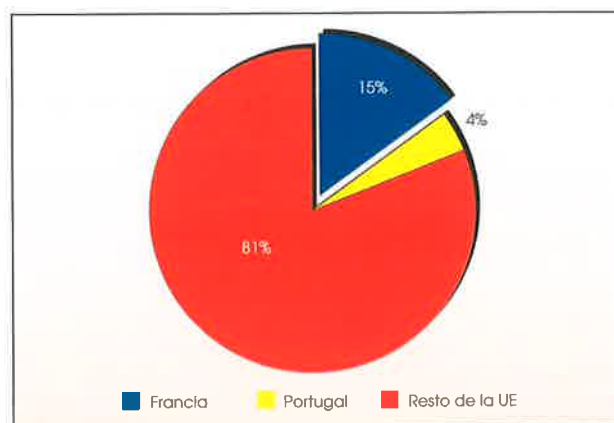
En los gráficos siguientes, se representa la evolución de las toneladas de mercancías movidas en los puertos de Portugal y España, procedentes/con destino a los puertos de la Europa comunitaria, en el año 2001.

GRÁFICO 36. PORCENTAJE DE TONELADAS DE MERCANCÍAS MOVIDAS EN LOS PUERTOS DE PORTUGAL, PROCEDENTES O CON DESTINO A LOS PUERTOS DE LA UE 15 (AÑO 2001)



Fuente Portugal: INE.

GRÁFICO 37. PORCENTAJE DE TONELADAS DE MERCANCÍAS MOVIDAS EN LOS PUERTOS DE ESPAÑA, PROCEDENTES O CON DESTINO A LOS PUERTOS DE LA UE 15 (AÑO 2001)



Fuente España: Ministerio de Fomento.

En el año 2001 se movieron en los puertos portugueses cerca de 16 millones de toneladas de mercancías procedentes o con destino a la Europa comunitaria y en España cerca de 59 millones.

En lo que se refiere a los intercambios comerciales con los países de la UE 15, destaca el dato de que España y Francia representaron más para Portugal en términos de tráfico portuario (33% del transporte hacia países de la UE 15) de lo que Portugal y Francia representaron para España (18%).

También hay que destacar que los puertos portugueses que registraron mayor movimiento, en el año 2001, fueron Leixões, Lisboa y Setúbal, con un 30%, 23% y 16%, respectivamente, del movimiento total en lo que respecta al tráfico con los puertos de la UE 15.

El mayor volumen de intercambios de Portugal se llevó a cabo con Francia, Reino Unido y Holanda, con más de un 15% cada uno del tráfico portuario portugués desde/hacia la UE 15. España, con un 12% de ese tráfico, ocupa el cuarto lugar de los países con un movimiento más significativo desde y hacia Portugal, seguida después por Alemania, en quinto lugar con casi un 10%.

El puerto portugués con mayor tráfico (Leixões) presenta un volumen de tonelaje transportado desde/hacia la UE 15 correspondiente al de un puerto español de dimensión de tráfico media/grande con la UE 15, como por ejemplo, Valencia. El puerto de la Península Ibérica que registró mayor tráfico, en el contexto de los intercambios de mercancías con los países de la UE 15, en el año 2001, fue el puerto de Bilbao, el cual alcanzó los 7,7 millones de toneladas transportadas.

El movimiento portuario total en España, en 2001, fue de 350 millones de toneladas (338 millones en 2000), de las que 205 correspondieron a productos petrolíferos y graneles sólidos, siendo el índice de uso de contenedores del 63,6% (un 2,4 p.p. más que en el año anterior).

En cuanto al tráfico internacional total en los puertos españoles, ascendió, en 2001, a 260 millones de toneladas (254 millones en 2000), de las que 200 millones eran importaciones (5 millones de toneladas más que en el año anterior).

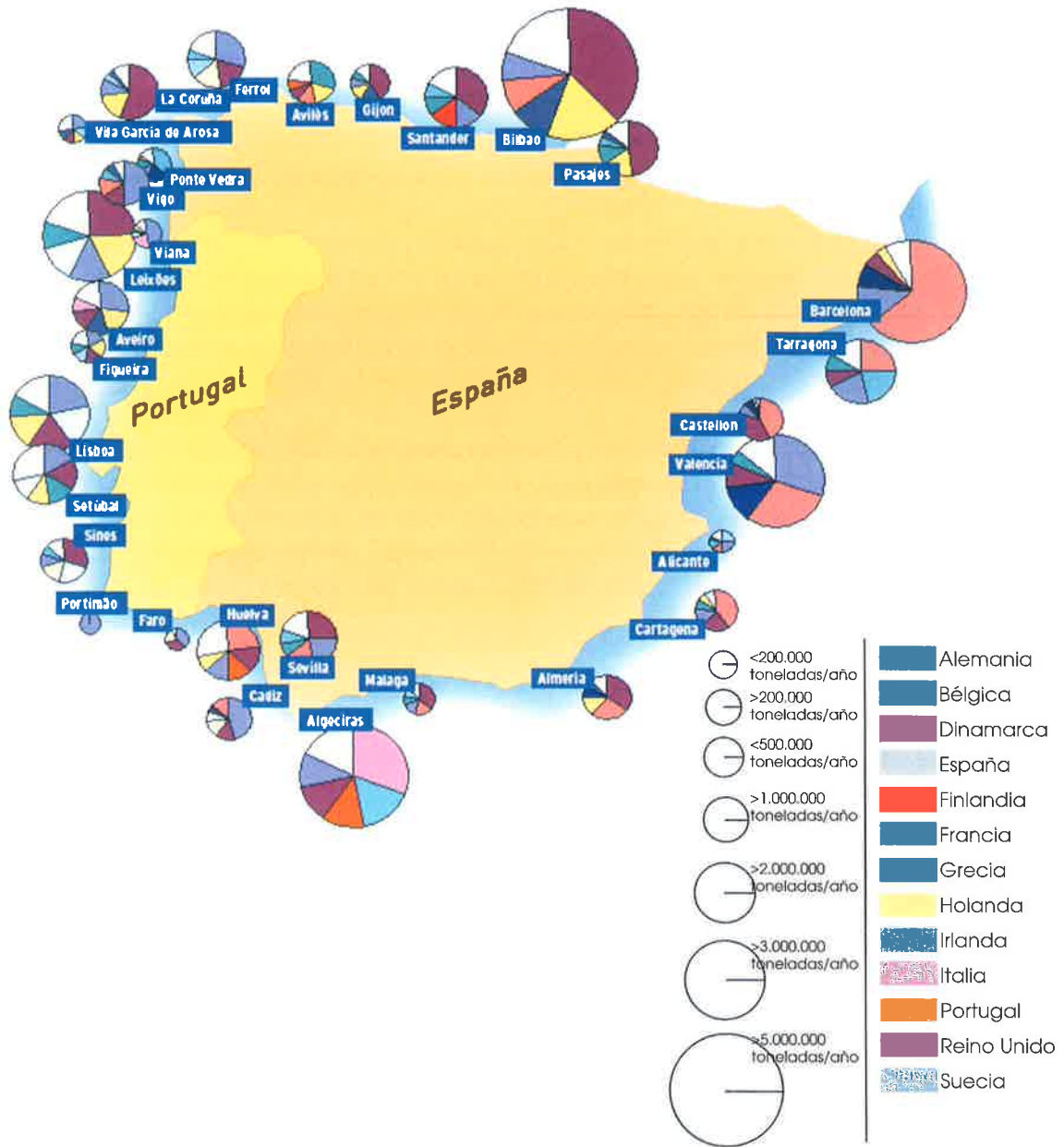
En 2001, el comercio de mercancías con Europa a través de los puertos españoles sumó más de 89 millones de toneladas (85 millones en 2000), de las que 59 millones fueron comercializadas con la UE.

En el contexto de los intercambios realizados entre España y los países de la UE 15, sobresale la importancia de Italia, Reino Unido, Francia y Holanda, representando cada uno de ellos, respectivamente, 24%, 22%, 14% y 12% del total de los intercambios realizados en los puertos españoles desde y hacia aquel destino.

Los puertos de Bilbao, Barcelona y Algeciras fueron los que mayor tonelaje de mercancías con destino/origen en la UE 15 movieron durante el año 2001 (todos estos puertos movieron más de 5 millones de toneladas en ese año, o sea, aseguraron, cada uno, más del 10% del total de los intercambios de España con la UE 15).

El mapa siguiente permite visualizar el tráfico internacional de mercancías desde/hacia la UE en cada puerto de la Península Ibérica, con relación a los cinco países que en el año 2001 representaron el mayor volumen de intercambios.

MAPA 5 TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS CON LOS PRINCIPALES PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA CON ORIGEN/DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA



Fuente Portugal: INE.

Fuente España: Puertos del Estado.

## 9. COMENTARIOS FINALES

El 2.º Informe del Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP), que ahora se presenta, pretende actualizar los elementos estadísticos caracterizadores de las conexiones y tráficos entre los dos países. Para ello se ha procurado utilizar los últimos datos estadísticos disponibles en las diversas fuentes de información, sistematizando, a semejanza de como se efectuó en la primera publicación de 2002, los aspectos relativos al tráfico transfronterizo, cuyos fenómenos, ligados a la dinámica del movimiento de personas y mercancías, afectan directamente a las decisiones en materia de transportes.

En base a la recogida de datos para la cuantificación de algunas variables consideradas pertinentes para la temática abordada, es posible extraer algunas conclusiones acerca de las particularidades que caracterizan el tráfico transfronterizo intra peninsular, en particular:

- 1** Las economías portuguesa y española se caracterizan por una dimensión y una dinámica substancialmente distintas, lo que se refleja en el volumen de mercancías transaccionadas y, consecuentemente, en los flujos de transporte y volúmenes de tráfico asociados.
- 2** En términos de PIB, ambos países siguen las tendencias de la UE. En relación con el PIB *per cápita*, las regiones portuguesas continúan presentando índices próximos a los de algunas regiones españolas fronterizas, mientras que las regiones de Lisboa y Vale do Tejo presentan valores más elevados de los de las medias portuguesa y española.
- 3** En lo que respecta al intercambio de mercancías, los flujos son, pues, forzosamente diferentes - de Portugal hacia España, en el año 2000 fueron enviados 6 millones de toneladas, mientras que en sentido contrario ese movimiento alcanzó los 11 millones de toneladas. Adicionalmente, España es el primer destinatario comercial de Portugal, mientras que para España, Portugal ocupa el 2.º lugar en el *ranking* de países de destino/origen de sus mercancías.
- 4** Los índices de motorización de ambos países se están incrementando, observándose una disminución del diferencial de vehículos por cada mil habitantes.
- 5** Las actuaciones en curso en el ferrocarril son múltiples, teniendo como principal objetivo aumentar la calidad de las conexiones entre los dos países tanto para el transporte de mercancías, como para el de pasajeros. Se ha creado también un Agrupamiento Europeo de Interés Económico (AEIE) para el estudio de dichas conexiones y de las de Alta Velocidad.
- 6** En cuanto al transporte ferroviario de pasajeros, la unión entre los dos países está asegurada por un total de cuatro trenes diarios (uno entre Madrid y Lisboa, dos entre Vigo y Porto y uno regional). En lo que atañe al transporte de mercancías por el modo ferroviario, éste continúa presentando una dinámica relativamente reducida en el contexto de la estructura modal entre los dos países. En 2001, en sentido Portugal-España salían, como media, 29 vagones diarios, mientras que, en sentido contrario, fueron



expedidos, como media, 50 vagones. En cuanto al tráfico desde /hacia más allá de los Pirineos con origen en Portugal, tiene sólo una representación reducida, totalizando, en 2001, las 479 y 233 unidades, respectivamente.

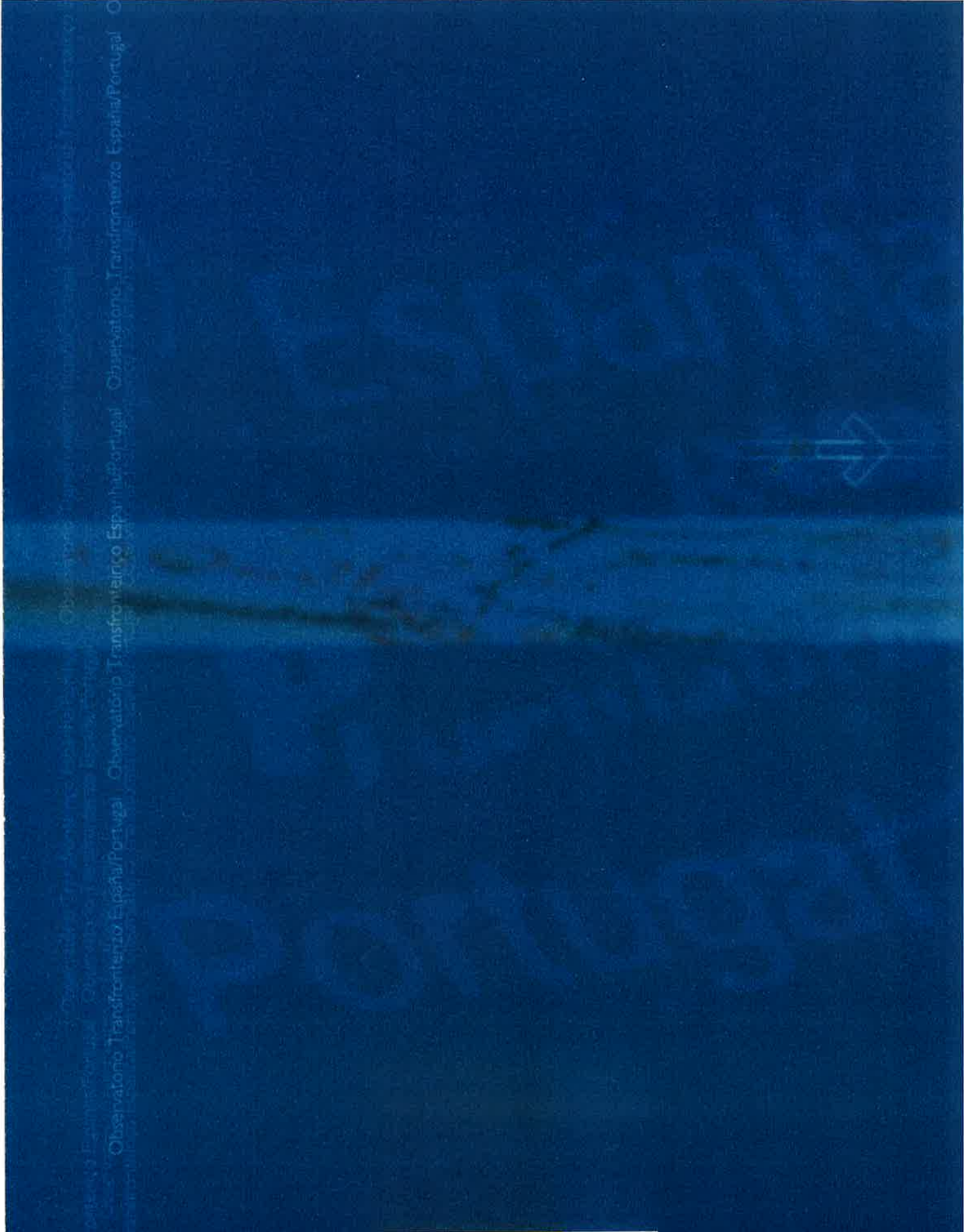
- 7** Respecto al transporte aéreo de pasajeros, la oferta de plazas corresponde a 786.661 pasajeros embarcados en España con destino Portugal y a 805.363 pasajeros embarcados en Portugal con destino España, totalizando un movimiento anual de aproximadamente 1.600.000 viajeros en los aeropuertos de España y Portugal con origen/destino en ambos países.
- 8** En el apartado de las infraestructuras de carreteras entre los dos países, hay que destacar los cuatro puentes en construcción y las actuaciones en curso para la IP5 y su continuación hasta Salamanca, así como en la N-433 y en la IP8, en España y Portugal respectivamente.
- 9** En relación con el transporte por carretera, destacar que:
  - a) la Intensidad Media Diaria de vehículos en las fronteras entre ambos países aumentó, en 2001, un 3% con respecto a 1999 (con un crecimiento registrado de cerca del 5% en el Índice de motorización en cada uno de los dos países). Este aumento corresponde básicamente al tránsito de viajeros;
  - b) en 2001, las fronteras entre los dos países fueron atravesadas por un número elevado de vehículos pesados de mercancías. La Intensidad Media Diaria se estima en más de 8.000 vehículos;
  - c) el transporte de mercancías por carretera representaba, en 2000, el 81% de la estructura modal de los intercambios entre los dos países (frente al 79% en 1999), absorbiendo, por tanto, la mayor parte de los flujos de tráfico intra peninsulares;
  - d) el mercado español es el principal origen/destino de los transportistas portugueses (58% de los transportes internacionales efectuados), aunque para los transportistas españoles, Portugal representa solamente el 16% de los orígenes/destinos de los viajes internacionales realizados;
- 10** El transporte marítimo de mercancías movió, en Portugal, 16 millones de toneladas (en 2001) en tanto que en España se movieron más de 59 millones de toneladas, en su mayoría destinadas a países de la UE, destacando Reino Unido, Holanda y Francia, como los primeros socios comerciales en la UE 15; en lo que se refiere a los puertos de la Península Ibérica con mayor volumen de estos intercambios destacan en 2001, Bilbao y Barcelona en España y Leixões y Lisboa en Portugal.
- 11** Una parte de las conexiones entre los dos países están aseguradas por el transporte fluvial en los ríos Minho y Guadiana. Se trata de tráfico local, destacando en esta modalidad el que efectúan los viajeros que cruzan el río Guadiana en Ayamonte/Vila Real de Santo António. Existen, paralelamente, conexiones entre La Guardia/Caminha/ y Goian/Cerveira.
- 12** El año 2000 vio confirmarse la tendencia ya constatada en el 1.º informe, esto es un crecimiento del transporte por carretera y un estancamiento del marítimo (tendencia observada ya desde 1992) e, igualmente, un estancamiento del modo ferroviario. En el año 2000 el transporte por carretera tenía una cuota de 81% en los intercambios entre los dos países.











MINISTERIO  
DE FOMENTO

CENTRO  
DE PUBLICACIONES