

3º relatório

3º informe



**Observatório Transfronteiriço  
Espanha/Portugal**

**Observatorio Transfronterizo  
España/Portugal**





# Observatorio transfronterizo España-Portugal

MADRID / LISBOA

DOCUMENTO Nº 3

DICIEMBRE 2004



**MOPTC**

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES



MINISTERIO  
DE FOMENTO



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

## ESPAÑA

Ministerio de Fomento  
*Secretaría General de Transportes*  
*División de Prospectiva y Estudios del Transporte (Coordinación)*  
*Dirección General de Transportes por Carretera*  
*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 Comunicações (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*  
*Aeropostos de Portugal - ANA, SA*  
*Instituto Portuário 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  
Secretaría General de Transportes  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tel +34 915978747  
stt@mfom.es  
www.mfom.es

## PORTUGAL

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações  
Gabinete de Estudos e Planeamento  
Av. 5 de Outubro, n.º 153, 1º e 2º andares  
1050 053 Lisboa  
Tel +351 21 792 13 00  
geral@gep-mopth.pt  
www.gep-mopth.pt

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

NIPO: 161-05-019-3  
Depósito Legal: M-15246-2005

Imprime: I.G. Saljen, S.L.

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	10
<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS DOS PAÍSES</b> .....	12
2.1. Población .....	12
2.2. Datos económicos generales.....	13
2.3. Índice de motorización .....	15
2.4. Comercio Internacional .....	15
<b>3. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERA</b> .....	17
3.1. Comunicaciones por carretera, según el tipo de viales .....	17
3.2. Actuaciones en curso en las conexiones por carretera entre España y Portugal .....	19
<b>4. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO</b> .....	22
4.1. Corredores ferroviarios de conexión .....	22
4.2. Planificación conjunta de las conexiones .....	22
4.3. Actuaciones en curso en las conexiones entre España y Portugal .....	24
<b>5. OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CUENTA DE TERCEROS</b> .....	27
5.1. Oferta de transporte por ferrocarril .....	27
5.2. Oferta de transporte aéreo .....	28
<b>6. FLUJOS DE PASAJEROS</b> .....	29
6.1. Transporte de viajeros por carretera .....	29
6.2. Transporte de viajeros por ferrocarril .....	33
6.3. Transporte aéreo de pasajeros.....	34
6.4. Transporte fluvial.....	37
6.5. Resumen del tráfico de viajeros.....	39
<b>7. FLUJOS DE MERCANCÍAS</b> .....	40
7.1. Comercio internacional de mercancías por modos de transporte.....	40
7.2. Transporte de mercancías por carretera.....	43
7.3. Transporte de mercancías por ferrocarril.....	52
7.4. Transporte marítimo de mercancías.....	53
7.5. Resumen del tráfico de mercancías .....	55
<b>8. COMENTARIOS FINALES</b> .....	57

## ÍNDICE DE TABLAS

1.	Evolución de la población de España y Portugal entre 1995 y 2003 (en miles de habitantes) .....	13
2.	Evolución del Producto Interior Bruto a precios de mercado y PIB per cápita en términos de poder de compra en la UE-15, España y Portugal .....	13
3.	Enlaces por carretera entre España y Portugal (a 31-12-2003) .....	17
4.	Actuaciones Finalizadas o en curso en la red ferroviaria que une España y Portugal .....	25
5.	Oferta de servicios por ferrocarril. Número de servicios directos semanales por sentido .....	27
6.	Número de vagones por frontera en el año 2003.....	28
7.	Oferta total de transporte aéreo de España y Portugal para el conjunto de Europa.....	28
8.	Estimación del total de viajeros que atravesaron la frontera hispano-portuguesa por carretera en el año 2003 .....	32
9.	Estimación del tráfico de viajeros por carretera en la frontera hispano-portuguesa en el año 2003.....	33
10.	Pasajeros con origen y destino en España y allende los Pirineos y entrada/salida de Portugal (trenes internacionales 2003).....	34
11.	Pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Portugal y España por países europeos de origen/destino en el año 2003.....	35
12.	Pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa, Porto y Faro, Madrid, Barcelona y Málaga con origen o destino en España, Portugal y Francia, tráfico total en el año 2003.....	36
13.	Número de pasajeros transportados entre los principales aeropuertos de España y Portugal en el año 2003 .....	37
14.	Resumen del flujo de viajeros en ambos sentidos entre España y Portugal en el año 2003 (millones de viajeros) .....	39
15.	Tipología de mercancías cargadas y descargadas en España y Portugal en el año 2003 en transporte internacional mediante camiones de pabellones español y portugués agrupadas por capítulos (kt) .....	50
16.	Transporte de mercancías por ferrocarril entre España y Portugal por los diferentes pasos fronterizos en el año 2003 (t) .....	52
17.	Evolución del tráfico de mercancías entre España y Portugal (1990-2003) en miles de toneladas .....	56



## ÍNDICE DE GRÁFICOS

1. Evolución de la población de España y Portugal entre 1995 y 2003 (en miles de habitantes) .....	12
2. Evolución de la tasa de crecimiento anual del PIB en la UE-15, España y Portugal entre 1995 y 2003.....	14
3. PIB per cápita (PPA) en España y Portugal en conjunto y por regiones fronterizas (año 2001) .....	15
4. Evolución del comercio exterior de Portugal y España con la UE-15.....	16
5. IMD de paso de automóviles por los puntos fronterizos hispano-portugueses en el año 2003 (pasos con intensidad superior a 1.000 veh/día) .....	30
6. Evolución de la IMD de automóviles y autocares en los principales puntos fronterizos.....	31
7. Evolución del número total de pasajeros entre Portugal y España por vía aérea.....	37
8. Movimiento de pasajeros en los ríos Miño y Guadiana.....	38
9. Evolución del paso de vehículos por vía fluvial.....	38
10. Evolución del comercio internacional de mercancías de Portugal con la UE-15, por modos de transporte .....	40
11. Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías entre Portugal y la UE-15 (año 2003) .....	41
12. Estructura de los intercambios de mercancías entre España y la UE-15 en el año 2003.....	41
13. Evolución de los intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal (ambos sentidos) .....	41
14. Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal (año 2003) .....	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 2003) .....	43
17. Toneladas transportadas en vehículos pesados matriculados en Portugal, por países de carga/descarga.....	43
18. Toneladas transportadas en vehículos pesados matriculados en España, por países de carga/descarga.....	44
19. Intensidad media diaria de vehículos pesados de mercancías.....	45
20. Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia, por tramos de carga útil, en España .....	46
21. Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena, por tramos de peso bruto, en Portugal .....	47

<b>22.</b>	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena, por tramos de carga útil, en España .....	47
<b>23.</b>	Número y porcentaje de vehículos dedicados al transporte nacional e internacional, en Portugal .....	48
<b>24.</b>	Número y porcentaje de vehículos que efectúan transporte tanto nacional como en otros ámbitos en España, en el año 2003 .....	48
<b>25.</b>	Evolución del transporte total (nacional e internacional), por cuenta propia y ajena en Portugal (en miles de toneladas).....	48
<b>26.</b>	Evolución del tonelaje transportado (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena, en España (en miles de toneladas).....	49
<b>27.</b>	Tipología de mercancías cargadas y descargadas en España y Portugal en el año 2003 en transporte internacional mediante camiones de pabellones español y portugués agrupadas por capítulos (kt) .....	51
<b>28.</b>	Transporte internacional de mercancías por ferrocarril, por países de origen/destino, que transitan por la red española hacia o desde Portugal.....	52
<b>29.</b>	Tráfico marítimo de mercancías entre Portugal y España, ambos países con Francia y ambos países con el resto de la Unión Europea (UE-15) en el año 2003 (kt) .....	53
<b>30.</b>	Porcentaje de toneladas de mercancías movidas en los puertos portugueses procedentes o con destino a otros países de la UE-15 (2003).....	54
<b>31.</b>	Porcentaje de toneladas de mercancías movidas en los puertos españoles procedentes o con destino a otros países de la UE-15 (2003) .....	54
<b>32.</b>	Distribución modal del tráfico de mercancías entre España y Portugal en el año 2003 .....	56

## ÍNDICE DE FIGURAS

1. Infraestructuras de enlace por carretera entre España y Portugal. Localización y estado de las actuaciones en curso a 31-12-2004.....	21
2. Red de ferrocarriles. Actuaciones del PEIT .....	26
3. IMD de vehículos ligeros en los principales puntos fronterizos hispano-portugueses en el año 2003 .....	31
4. Intensidad Media Diaria de paso de vehículos pesados de mercancías en las fronteras principales de los dos países en el año 2003 .....	45
5. Tráfico Internacional de Mercancías desde/hacia la UE en los Puertos de la Península Ibérica en 2003 con los cinco países que representan los mayores intercambios.....	55

# 1 INTRODUCCIÓN

Al igual que las dos ediciones anteriores, 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. El documento número 2, editado en octubre de 2003, tuvo como objetivo retomar algunos de los datos presentados en el primer informe, así como introducir aquellos nuevos elementos que se pueden considerar relevantes para el estudio en cuestión. El análisis contenido en dicho informe tenía como marco temporal el periodo comprendido entre 1989 y 2001, siempre sometido a la disponibilidad que ofrecían cada uno de los indicadores en estudio.

En el presente documento se incluyen algunos de los datos publicados en anteriores ediciones, y se actualiza el conjunto de los mismos. El análisis se refiere por tanto al periodo temporal 1995-2003. El documento actual, tercero de la serie, conserva la misma estructura de los anteriores estudios, 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 último, hay que resaltar que la publicación de los sucesivos informes del OTEP, de responsabilidad conjunta de los dos Ministerios, no agotará la actividad del citado Observatorio. Entre otros proyectos se encuentra en curso un estudio piloto de peso de camiones pesados en las fronteras hispano-portuguesas. Otros proyectos se encuentran en fase de desarrollo, 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.

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.

# 1 INTRODUÇÃO

À semelhança das duas edições anteriores, o presente relatório enquadra-se nas actividades do Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal (OTEP), criado no âmbito da Cimeira Luso-Espanhola, realizada em Janeiro de 2001. Foi nessa altura reconhecida a necessidade de ambos os países implementarem um sistema comum de acompanhamento das tendências transfronteiriças.

Neste documento retomam-se alguns dos dados publicados nas anteriores edições, procedendo-se à respectiva análise evolutiva dos fluxos de tráfego —passageiros e mercadorias— nas fronteiras rodoviárias, ferroviárias, aéreas e marítimas entre os dois países.

A análise efectuada diz respeito ao período temporal de 1995 a 2003, embora esteja dependente da última informação disponível para cada um dos indicadores em causa.

A estrutura do presente relatório é semelhante à do ano anterior focando 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.

Refira-se ainda que este 3.º relatório do OTEP, da responsabilidade conjunta dos dois Ministérios, não esgota a actividade do Observatório. Encontram-se em curso, outros projectos, nomeadamente o «estudo piloto de pesagem de veículos pesados de mercadorias nas fronteiras entre Portugal e Espanha».

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, com objectivos em muito semelhantes aos do OTEP.

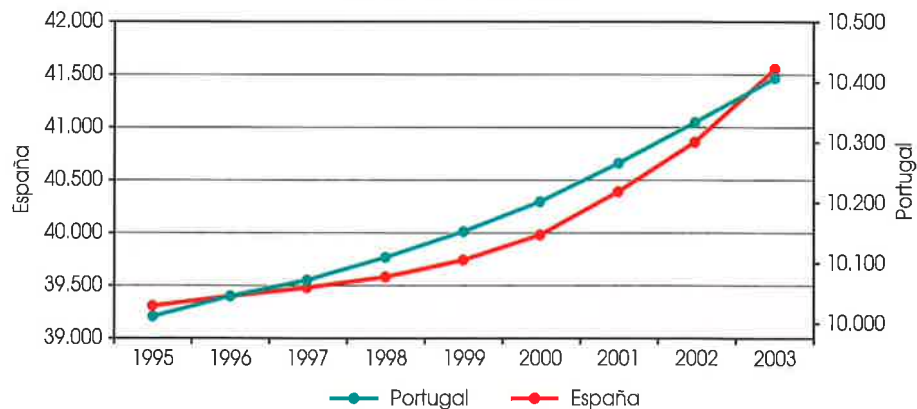
## 2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS DOS PAÍSES

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.

### 2.1. POBLACIÓN

A finales de 2003, la población residente en Portugal se elevaba a 10,4 millones mientras que en España se alcanzaban los 41,6 de habitantes. Su evolución entre 1995 y 2003 se muestra en el Gráfico 1 y, en valores numéricos, en la tabla 1. Las tasas de crecimiento desde 1995 son por tanto del 3,9 y del 5,7%, respectivamente en Portugal y España<sup>1</sup>.

GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1995 Y 2003 (EN MILES DE HABITANTES)



Fuente: EUROSTAT.

Si se comparan los años 2001 y 2003, se observa que la población española se ha incrementado en 1,17 millones de habitantes (el 2,9%), mientras que la de Portugal lo hizo en 145.000 personas, lo que representa un crecimiento del 1,4%. 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. A finales de 2003, la densidad de población (expresada en habitantes por km<sup>2</sup>) era en ambos países inferior a la media existente en la UE 15, 118 hab./km<sup>2</sup> (España 83 hab./km<sup>2</sup>, Portugal 112 hab./km<sup>2</sup>).

<sup>1</sup> En el caso de España, este aumento está motivado por la inclusión en el Censo español de un importante colectivo de inmigrantes que representan a finales del año 2004 entre el 6 y el 7% del total de su población.

**TABLA 1**  
**EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1995 Y 2003 (EN MILES DE HABITANTES)**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
España	39.305	39.383	39.468	39.571	39.724	39.961	40.376	40.851	41.551
Portugal	10.013	10.041	10.070	10.108	10.150	10.198	10.263	10.329	10.407

Fuente: EUROSTAT.

## 2.2. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

La tabla 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%.

**TABLA 2**  
**EVOLUCIÓN DEL PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO Y PIB PER CÁPITA EN TÉRMINOS DE PODER DE COMPRA EN LA UE 15, ESPAÑA Y PORTUGAL**

AÑO	Producto Interior Bruto a precios de mercado (miles de millones de euros)			PIB per cápita en términos de poder de compra <sup>2</sup>		
	UE 15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE 15	ESPAÑA	PORTUGAL
1995	6.594	447	83	112	88	74
1996	6.927	481	88	112	89	74
1997	7.294	496	94	111	89	75
1998	7.637	525	100	111	90	76
1999	8.037	565	108	111	92	78
2000	8.567	610	116	111	92	78
2001	8.865	653	123	110	93	78
2002	9.176	696	129	110	95	77
2003	9.301	743	130	110	96	75

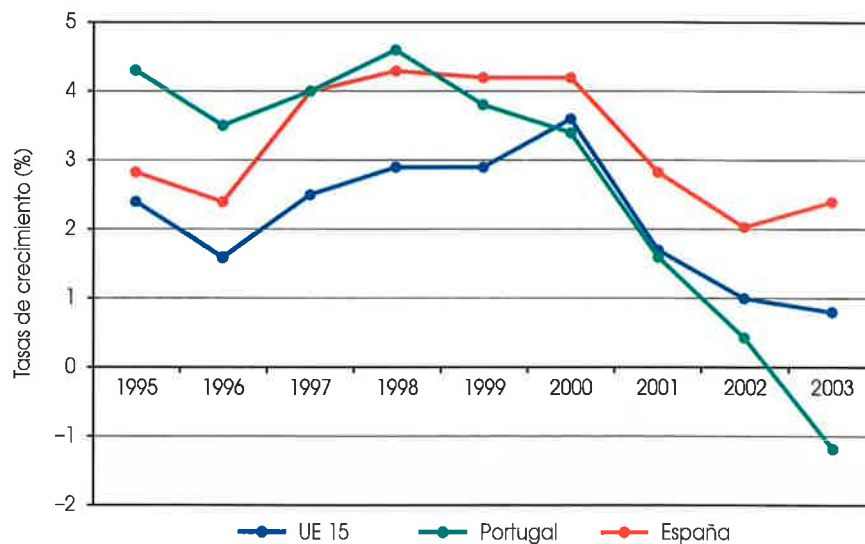
Fuente: EUROSTAT.

<sup>2</sup> El valor 100 corresponde a la media de la UE 15 referida al año 1990.

En el gráfico 2 se observa la evolución de las tasas de crecimiento anual del PIB (a precios constantes), en el periodo analizado, destacando dos aspectos generales:

- 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. La situación de estancamiento de la tasa de crecimiento de la UE 15 se ha mantenido durante los años 2002 y 2003.
- España y Portugal presentan siempre tasas de crecimiento superiores a las de la UE 15 y, aunque, en los años 2000 y 2001, las tasas de Portugal se aproximaron mucho más a las comunitarias, en los años 2002 y 2003 se ha registrado un alejamiento de la media comunitaria. En España el índice ha continuado con un ritmo de crecimiento superior a la media comunitaria.

GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PIB EN LA UE 15, ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1995 Y 2003



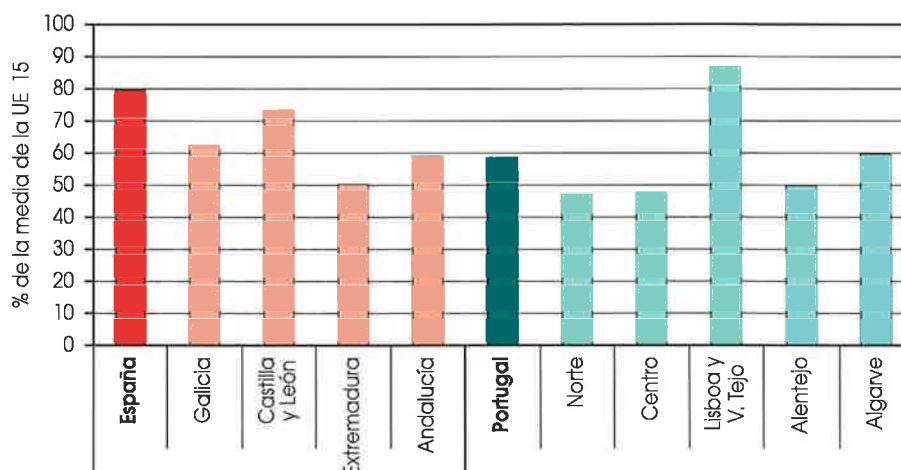
Fuentes España y Portugal: INE.

En el gráfico 3 se puede observar que, al igual que en el año 2000, el PIB per cápita, en paridad de poder adquisitivo (PPA), de las regiones fronterizas de España y Portugal se encuentra 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 Norte, Centro y Alentejo en Portugal y Extremadura en España, que no alcanzan el valor del 60% de la media de la Unión Europea<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Si se comparan estos datos con los del segundo informe, se observa que EUROSTAT ha cambiado la base de comparación, asignando el valor 100 a la media de la EU-25. Esta es la causa de las notables diferencias que se observan.



GRÁFICO 3. PIB PER CÁPITA (PPA) EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN CONJUNTO Y POR REGIONES FRONTERIZAS (AÑO 2001)



Fuente: EUROSTAT.

### 2.3. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

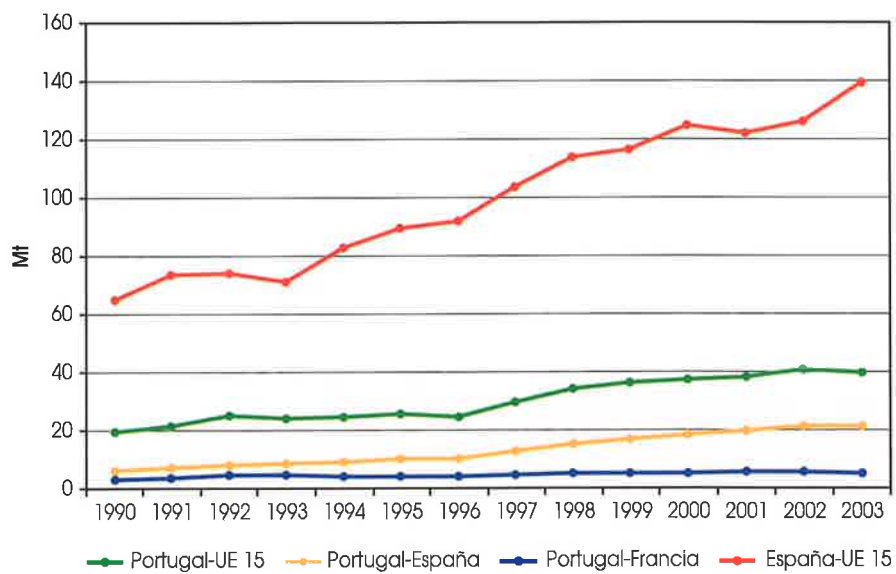
Los últimos datos publicados sobre el índice de motorización de Portugal corresponden al año 2001. En España el IM asciende en el año 2003 a 437,5 vehículos por cada mil habitantes. El ligero descenso que se registra en relación al año 2001 (en el que el valor del índice era de 449 veh/hab), está motivado por el fuerte incremento de la población, cuyas causas se han indicado anteriormente.

### 2.4. COMERCIO INTERNACIONAL

Respecto a la evolución de los intercambios comerciales entre los dos países y el resto de la UE 15<sup>4</sup>, en los dos sentidos, en términos de la variable *toneladas de mercancías*, el gráfico 4 muestra cómo, en el caso de Portugal, estos intercambios se duplicaron, pasando de 18 millones de toneladas, en 1989, a cerca de 39 millones, en el año 2003. Como consecuencia de la coyuntura internacional, el comercio de Portugal con la UE 15 en 2003 registró una caída del 3,9% respecto a 2002. Los intercambios con Francia y España también han disminuido en un 15,6 y un 0,7% respectivamente. En lo que se refiere a los intercambios entre España y la UE 15, el volumen de toneladas de mercancías pasó de 60 a casi 140 millones, entre 1989 y 2003.

<sup>4</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.

GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UE 15



Fuente: EUROSTAT. Estadísticas de Comercio Exterior.

## 3. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS

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

Entre España y Portugal existen sesenta pasos por carreteras asfaltadas de competencia estatal, regional, provincial o municipal, con un tráfico total registrado en 2003 de casi 74.000 vehículos diarios, de los cuales 63.500 corresponden a la definición de vehículos ligeros y 10.400 son vehículos pesados que a su vez se distribuyen en 10.100 camiones y 300 autocares.

La tabla 3 sintetiza los puntos de conexión entre los dos países, indicando los tipos de carretera y el valor de la Intensidad Media Diaria en el año 2003.

**TABLA 3**  
**ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2003)**

PASO FRONTERIZO	IDENTIFICATIVO DE CARRETERAS(****)	Tipo(**)	RESPONSABILIDAD(*)		IMD (LIGEROS + PESADOS)	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL					
Tul (puente nuevo) Valença do Minho	A-55 IP-1	A AP	REN	RCE	14.725	15.511
Tul (puente viejo) Valença do Minho	N-550 EN-13		REN	Ayuntamiento		4.903
Salvaterra do Miño Monçao	EN-101		REN	Ayuntamiento		
Arbo Melgaço	PO-405 (PO-400b)			CCAA Galicia 3.ª		1.279
Ponte Barxas San Gregório	OU-801 (OU-410) EN-301		REN	CCAA Galicia 3.ª		1.003
Ponte Barxas-Azoreira Castro Laboreiro				Ayuntamiento		10
Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	C.V.18			Diputación		1.330
Aceredo Lhdoso	OU-540 (N-540) EM 304-1 (IC-28)		REM	CCAA Galicia 3.ª		1.433
Torneiro Portela do Homem	OU-312 ER 308-1		RER	CCAA Galicia 1.ª		516
Calvos de Randín Tourem	OU-303			CCAA Galicia 3.ª		225
Requias (Muiños) Tourem				Ayuntamiento		150
Baltar Sendim (Montealegre)	C.V. 638 EN 103-9		REN	Diputación		469
A Xironda (Cualedro) Santo André (Chaves)	C.V. 315			Ayuntamiento		53
A Xironda-Vilar de Perdices (Cualedro) Montealegre				Ayuntamiento		59
Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento		50
San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento		10

**TABLA 3**  
**ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2003) (CONTINUACIÓN)**

PASO FRONTERIZO	IDENTIFICATIVO DE CARRETERAS****)	Tipo****)	RESPONSABILIDAD(*)		IMD (LIGEROS + PESADOS)	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL					
Espiño (Oimbra) Soutellinho (Chaves)				Ayuntamiento		20
Verín Vila Verde Raia	N-532 EN 103 (IP 3)		REN	RCE	4.094	4.555
Soutochao (Vilardebós) Xixirei				Ayuntamiento		150
Terroso (Vilardebós) San Vicente				Ayuntamiento		80
Vilarello da Cota (Vilardebós) Malros				Ayuntamiento		50
Arzádegos (Vilardebós) Trabancas				Ayuntamiento		90
Mesón de Erosa (A Gudlña) Cisterna				Ayuntamiento		5
Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro				Ayuntamiento		100
Manzalvos (A Mezquita) Molmenta	OU-311			CCAA Galicia 3.ª		321
Calabor Portelo	ZA-925 (C-622) EN 103-7 (IP-2)		REN	CCAA Cast. León 2.ª		422
Rio Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-921 EM 308		REM	CCAA Cast. León 2.ª		52
San Martín de Pedroso Quitaniha	N-122 EN 218-1 (IP-4)		REN	RCE	1.377	1.564
Tres Marras (Alcañices) S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440			Diputación		70
Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435			Diputación		70
Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN 218 (IC-5)		RER	CCAA Cast. León 2.ª		863
Fermoselle Bemposta	CL-527 (ZA-323) EN 211-7			CCAA Cast. León 1.ª		882
Saucelle Freixo de Espada á Cinta	CP-005			Diputación		75
La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 (C-517) ER 221		RER	CCAA Cast. León 1.ª		1.070
La Bouza Escarigo	CV-98 (CM-601)			Ayuntamiento		75
Aldea del Obispo Vale da Mula	CV-99 (CP-233)			Ayuntamiento		50
Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP-5		REN	RCE	7.379	6.676
La Alamedilla Batocas	CM-215			Ayuntamiento		50
La Alberguería de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200			CCAA Cast. León 2.ª		441
Navasfrías Lageosa	CV-148 (CM-602)			Ayuntamiento		50
Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)			Ayuntamiento		50
Valverde del Fresno Penamarcor	EX-205 ER-346		RER	CCAA Extremadura 2.ª		1.287
Moraleja Termas Monfortinho	EX-108 EN 239 (IC-31)		REN	CCAA Extremadura 1.ª		518
Piedras Albas Segura	EX-207 ER 335		RER	CCAA Extremadura 2.ª		129
Cedillo (Alcantára) Montalvaio	EX-374 EM 359-3		REM	CCAA Extremadura 3.ª		219
La Fontañera La Fontañera	CC-98			Diputación		30

**TABLA 3**  
**ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2003) (CONTINUACIÓN)**

PASO FRONTERIZO	IDENTIFICATIVO DE CARRETERAS(***)	Tipo(**)	RESPONSABILIDAD(*)		IMD (LIGEROS + PESADOS)	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
Valencia de Alcántara Marvão	N-521 EN 246-1		REN	RCE		1.043
La Codosera Arronches	BA-052			Diputación		384
La Codosera Rabaça	BA-053			Diputación		150
Badajoz Campo Maior	BA-020			Diputación		2.143
Alburquerque Campo Maior	BA-007			Diputación		144
Badajoz Cala	N-V IP-7	A AP	REN	RCE	9.426	8.669
Olivenza Ajuda	EX-105			CCAA Extremadura 1.º		958
Villanueva del Fresno Leonardo (Mourao)	EX-107 EN 256		REN	CCAA Extremadura 1.º		1.419
Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102			Diputación		231
Encinasola Barrancos	C-439 EN 258		REN	CCAA Andalucía 3.º		250
Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça				Ayuntamiento		50
Rosal de la Frontera Vila V. Filcalho	N-433 EN 260 (IP-8)		REN	RCE		1.587
Paymogo Vales Mortos	A-499			CCAA Andalucía 3.º		200
Ayamonte Monte Francisco (V.R.S António)	A-49 IP-1	A A	REN	RCE	6.778	9.706

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

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

(\*\*) AP: Autopista de peaje, A: Autopista libre o autovía, resto: Carretera convencional

(\*\*\*) Se ha empleado la nueva denominación de carreteras, colocando entre paréntesis la anterior cuando ésta ha sido cambiada.

En el caso de España, las carreteras de titularidad municipal carecen, con carácter general, de identificativo, aunque en la mayor parte de los casos pueden tener un nombre.

Fuentes España: Ministerio de Fomento, D.G. de Carreteras.

Portugal: Instituto de Estradas de Portugal.

### 3.2. 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:

- Goyán - 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) - Alcoutim (en estudio).

- Carreteras:
  - Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro/Salamanca (IP 5).
  - Beja - Vila Verde de Ficalho (IP 8).

Del lado español, destacan las siguientes actuaciones, ordenadas según los itinerarios principales españoles que acceden a la frontera:

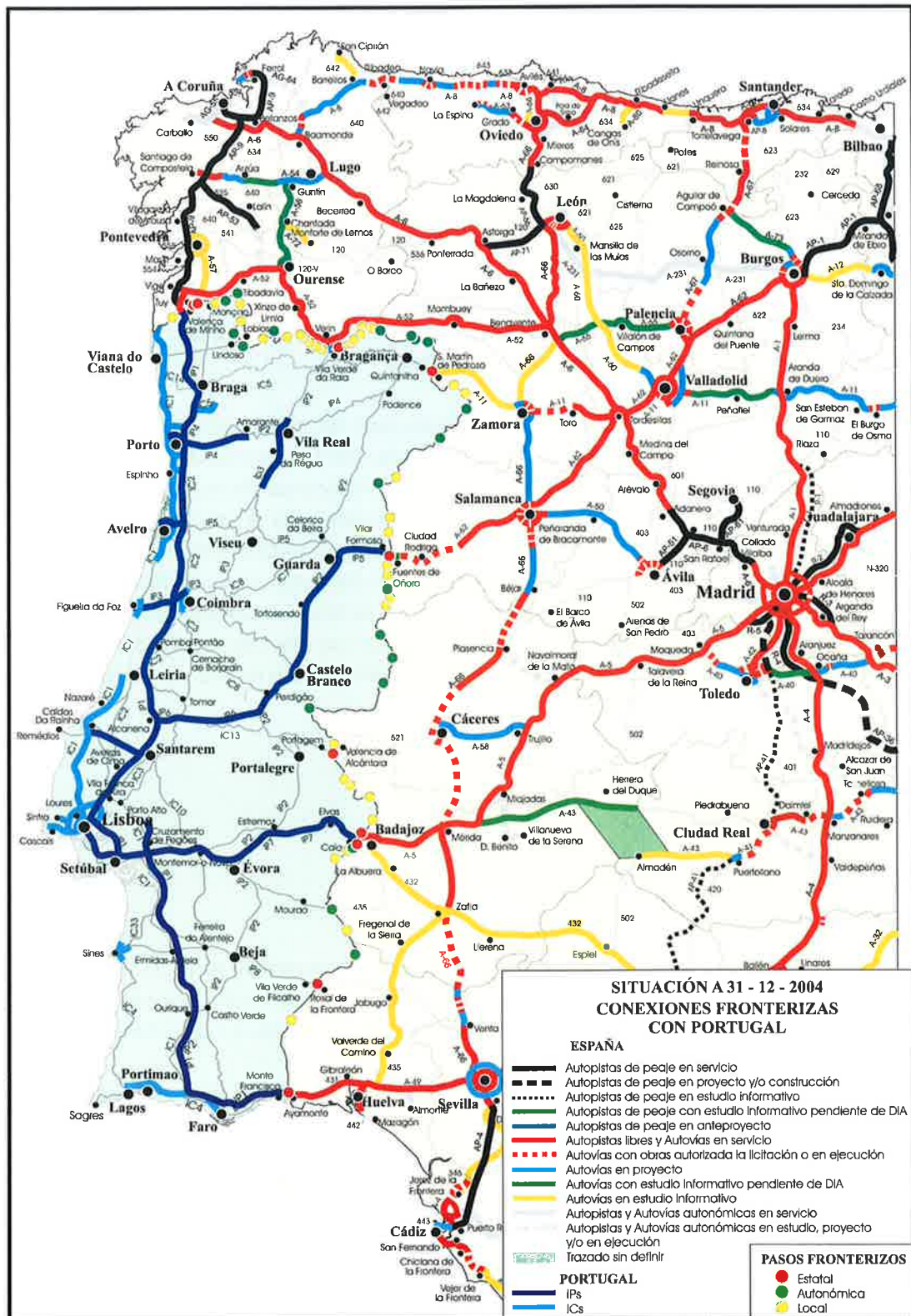
- *A CORUÑA-VIGO-TUI-OPORTO*  
Inaugurado en noviembre de 2003 el tramo de autopista de peaje Rebullón - Frontera Portuguesa (16,9 km), con lo que se completó en su totalidad la Autopista del Atlántico AP-9 (217,7 km). Conecta con la autovía A-55 (4,9 km) y en Tui (paso fronterizo) con la IP1.
- *VERÍN-VILA VERDE DA RAIA*  
La conexión Verín - Vila Verde de Raia (paso fronterizo) de 12,4 km se encuentra en fase de proyecto.  
Está pendiente de redacción el proyecto de construcción del puente sobre el río Tâmega, que elaborará España.
- *TORDESILLAS-ZAMORA-BRAGANÇA*  
Puesto en servicio el tramo Tordesillas-Toro en marzo de 2004 (34,0 km). El tramo Toro-Zamora se encuentra en ejecución estando prevista su terminación en abril de 2006 (32,2 km). El tramo entre Zamora y la Frontera Portuguesa (76,0 km) se encuentra en proceso de evaluación de Impacto Ambiental. Con lo cual quedará completo con autovía el itinerario Tordesillas-Bragança.  
En la Cumbre Hispano - Portuguesa de noviembre de 2003, ambos Gobiernos aprobaron el proyecto «Puente sobre el río Manzanas, entre San Martín de Pedroso y Quintanilla» condicionado a la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental por la Autoridad Ambiental Portuguesa.
- *BURGOS-TORDESILLAS-SALAMANCA-FUENTES DE OÑORO-GUARDA*  
Los tramos Burgos-Salamanca Norte (242,0 km) y Salamanca Oeste - Martín de Yeltes (47,6 km) son autovía que se encuentra en servicio.  
Para completar este itinerario se encuentran en ejecución los tramos Salamanca Oeste - Salamanca Norte (17,5 km) que tiene prevista su terminación en el 2007, Martín de Yeltes - Ciudad Rodrigo (32,9 km), con terminación prevista en el 2005 y Ciudad Rodrigo - Fuentes de Oñoro (18,1 km) que tiene prevista su terminación en el 2007.  
El tramo fronterizo Fuentes de Oñoro - Vilar Formoso (7,0 km) está pendiente de DIA.
- *GRANADA-CÓRDOBA-BADAJOS*  
Se han iniciado los trámites para la redacción de un estudio informativo.

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 la figura 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 ella se indican específicamente las actuaciones en curso o en planificación o estudio, tanto por parte de España como de Portugal.

**FIGURA 1** INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL. LOCALIZACIÓN Y ESTADO DE LAS ACTUACIONES EN CURSO A 31-12-2004



## 4. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

### 4.1. 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 sin electrificar.

### 4.2. PLANIFICACIÓN CONJUNTA DE LAS CONEXIONES

En la Cumbre Bilateral de Figueira da Foz (2003) y posteriormente en la de Santiago de Compostela (2004), Portugal y España acordaron establecer cuatro enlaces ferroviarios transfronterizos de alta velocidad: Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca, Lisboa-Madrid y Faro-Huelva.

Los acuerdos ya alcanzados en anteriores Cumbres Bilaterales, que anualmente reúnen a los Gobiernos de los dos países, ya habían posibilitado la creación de un instrumento conjunto que estudiase y aportase los conocimientos necesarios para poder planificar de mutuo acuerdo sus conexiones ferroviarias.

En tal sentido, 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 (tras la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre «Ley del Sector Ferroviario», el ADIF se ha subrogado todos los derechos y obligaciones del GIF), 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.

En el transcurso del año 2003, en el ámbito de la Agrupación Europea de Interés Económico (AEIE) - Alta Velocidad Portugal-España, fueron adjudicados los estudios de mercado relativos al enlace Porto-Vigo, así como los de viabilidad económico-financiera de los enlaces de Alta Velocidad entre Lisboa/Porto y Madrid y los de viabilidad técnica de los corredores transfronterizos asociados a estos enlaces.

Los estudios de mercado relativos a los ejes Porto-Vigo y Lisboa/Porto-Madrid, incluyen análisis de *benchmarking*, campañas de aforos y desarrollo de modelos de simulación de diferentes escenarios, incluyendo evaluaciones socioeconómicas y análisis de sensibilidad. Los estudios de Viabilidad Técnica comprenden la evaluación técnica, económica y ambiental de las diversas alternativas de trazado tanto para tráfico de pasajeros como mixto, para las velocidades máximas comprendidas entre 300 y 350 km/h, en lo que se refiere al corredor Elvas - Badajoz, y para tráfico mixto a velocidades máximas de 200 a 250 km/h, en el corredor Almeida - Salamanca, así como la elaboración de los Estudios de Impacto Ambiental y su tramitación.

Estos estudios han sido terminados en su primera fase en el año 2004. Simultáneamente prosiguen los estudios y proyectos relativos a los trazados en ambas naciones que darán continuidad a las citadas relaciones transfronterizas.

También ha sido creado un Grupo de Trabajo Permanente para el Transporte Ferroviario Hispano-Portugués, cuyo espíritu de trabajo y objetivos fueron marcados en la Cumbre Bilateral de Figueira da Foz (2003) y, tal como se acordó en la última Cumbre de Santiago de Compostela (2004), con vistas a mejorar la eficacia de las actuaciones conjuntas, los estudios comunes a realizar en el sector ferroviario serán dirigidos por este Grupo de Trabajo y la AEIE «AVEP».

Como ejemplo de los estudios que va a realizar este grupo de trabajo ya existe un acuerdo de colaboración para llevar a cabo un estudio de mercado relativo a un enlace ferroviario de mercancías entre Sines/Setúbal/Lisboa - Madrid.

### 4.3. ACTUACIONES EN CURSO EN LAS CONEXIONES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

En relación con los ferrocarriles hay que destacar los objetivos perseguidos, que se concretarían en 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.

Ambos países están llevando a cabo, respecto de las conexiones actuales, una serie de actuaciones destinadas a mejorar los enlaces fronterizos, destacando las siguientes:

Por parte portuguesa:

- En la línea del Minho se encuentra actualmente en estudio el tramo Nine-Viana do Castelo-Valença; la decisión final sobre el mismo esta ligada con la que se tome sobre la línea de alta velocidad entre Porto-Vigo.
- En la línea del norte continúan las obras de modernización de los tramos Entroncamento-Albergaria y Quintans-Ovar. Las restantes actuaciones sobre esta línea están subordinadas al proyecto de línea de alta velocidad entre Lisboa y Porto.
- En lo que se refiere a la línea de Beira Baixa está concluida su modernización hasta Castelo Branco, y ha sido electrificado el tramo Entroncamento - Castelo Branco. En los tramos entre Castelo Branco-Covilhã y Covilhã-Guarda están previstas actuaciones de electrificación, nuevos sistemas de señalización, renovación de vía y refuerzo de puentes.
- Actualmente se está elaborando el Esquema Director de la Red Ferroviaria Nacional, documento que será la base para la preparación del Plan Nacional Ferroviario que integrará las redes convencional y de alta velocidad.

La tabla 4 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.

**TABLA 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: REFER.

Por parte española, el Ministerio de Fomento esta llevando a cabo las siguientes actuaciones:

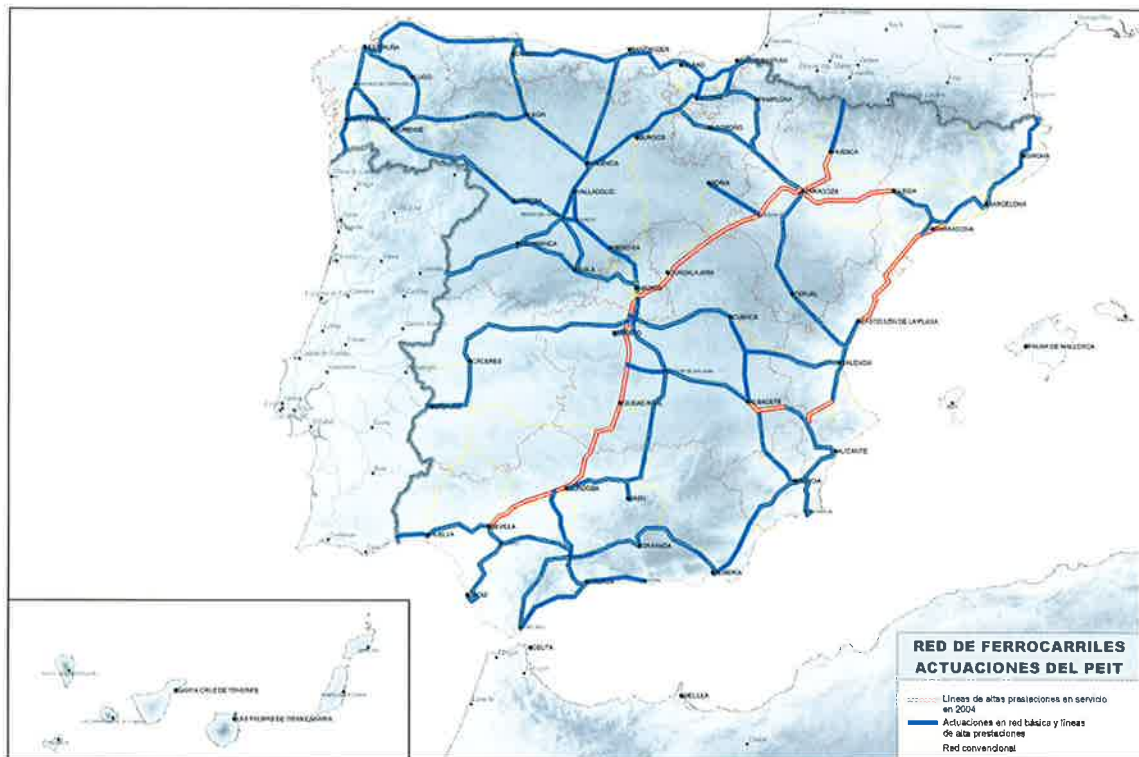
- La conexión ferroviaria por Tui está incluida dentro del corredor de alta velocidad denominado «Eje Atlántico», que se encuentra en plena fase de construcción.
- En la conexión por Fuentes de Oñoro, se encuentra en fase de redacción el proyecto de electrificación del tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro. El 25 de octubre de 2003 se iniciaron las preceptivas consultas previas medio ambientales. En breve será sometido a información pública.
- En la conexión por Badajoz, han sido finalizadas, en el año 2003, las obras de renovación de vía del tramo Aljucén-Badajoz que incluía la supresión de pasos a nivel y la mejora de la señalización.
- En la actualidad se está efectuando la renovación de vía entre Mérida -Villanueva de la Serena-Cabeza de Buey.

Por otro lado, en España, en diciembre de 2004 ha sido presentado por el Ministerio de Fomento el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (denominado PEIT) que tiene como objetivo principal el definir el marco de referencia, a largo plazo, de la política de transportes española, bajo el prisma del rigor técnico y con el objetivo de obtener el mayor consenso político posible. Se ha elaborado un primer «documento propuesta» a la consideración y debate de los

Ministerios y Organismos de la Administración General del Estado, las Administraciones Territoriales, los agentes y entidades sociales y al conjunto de la sociedad española.

En su capítulo ferroviario el PEIT marca, como una prioridad, la actuación en el sistema ferroviario con el objetivo de que, de manera progresiva, este sistema se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

**FIGURA 2 RED DE FERROCARRILES. ACTUACIONES DEL PEIT**



Fuente: Ministerio de Fomento. PEIT.

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

### 5.1. OFERTA DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL

En la tabla 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.

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

SERVICIO	FRONTERA	VERANO/INVIERNO
Lisboa - París <sup>5</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.

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.
- 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.

<sup>5</sup> Con cambio en Hendaya.

La tabla 6 presenta el movimiento de vagones en las fronteras ferroviarias entre Portugal y España, en el año 2003.

**TABLA 6**  
**NÚMERO DE VAGONES POR FRONTERA EN EL AÑO 2003**

FRONTERA	ESPAÑA-PORTUGAL	TRÁNSITO HACIA PORTUGAL	PORTUGAL-ESPAÑA	TRÁNSITO HACIA ESPAÑA	TOTAL
Tui - V. Minho	1.033	1	1.068	—	2.102
F. Oñoro - V. Formoso	9.330	198	7.542	430	17.500
V. Alcántara - Marvão	5.067	—	5.619	—	10.686
Badajoz - Elvas	573	—	2.785	—	3.358
Total	16.003	199	17.014	430	33.646

Fuente: RENFE.

## 5.2. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

La tabla 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 muy importante, tanto en verano como en invierno, dado que representa más del 95% del total.

Los aeropuertos de España presentan una oferta de plazas con destinos europeos que excede aproximadamente en tres veces durante el invierno y en cuatro durante el verano a las ofertadas por Portugal. La oferta de Portugal representa el 3% y el 2% del total de plazas que España ofrece con destino a la UE 15 respectivamente en invierno y verano.

**TABLA 7**  
**OFERTA TOTAL DE TRANSPORTE AÉREO DE ESPAÑA Y PORTUGAL PARA EL CONJUNTO DE EUROPA**

DESTINOS	ORIGEN			
	PORTUGAL		ESPAÑA	
	INVIERNO 2002/2003	VERANO 2003	INVIERNO 2002/2003	VERANO 2003
Portugal			971.006	1.494.062
España	1.130.764	1.570.020		
Total UE 15 <sup>(1)</sup>	7.973.676	14.658.259	29.791.584	64.010.081
Otros Países Europeos	436.834	786.581	1.591.330	1.443.333
Total Europa	8.410.510	15.444.840	31.382.914	65.453.414

(1) Incluye España y Portugal.

Fuentes: Portugal, ANA; y España, Ministerio de Fomento. D.G. de Aviación Civil.

## 6. FLUJOS DE PASAJEROS



### 6.1. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

El análisis de los flujos de viajeros entre los dos países se ha efectuado a partir del indicador «Intensidad Media Diaria» (IMD) de vehículos (ligeros y pesados) elaborado por la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento de España. Este análisis se ha completado con el resultado de la encuesta FRONTUR que desarrolla en España el Instituto de Estudios Turísticos<sup>6</sup> con miras al conocimiento de los movimientos turísticos de ámbito internacional<sup>7</sup>.

Según se deduce de los datos de la D.G. de Carreteras de España, el tráfico total de automóviles (incluyendo furgonetas) en ambos sentidos que atravesaron diariamente en el año 2003 los pasos entre ambos países, se cifra en algo menos de 63.500 vehículos/día<sup>8</sup>, frente a aproximadamente 57.000 en el año 2001.

De acuerdo con los datos del Instituto de Carreteras de Portugal, una media aproximada de 39.000 vehículos han cruzado diariamente las fronteras entre España y Portugal por las fronteras aforadas por dicha institución durante el año de 2003. Este valor representa un incremento del 9% sobre los valores del año 2001. Destaca el caso de la frontera Caia – Badajoz con un incremento del 15% en el promedio diario de tráfico de pasajeros (en automóviles y autocares).

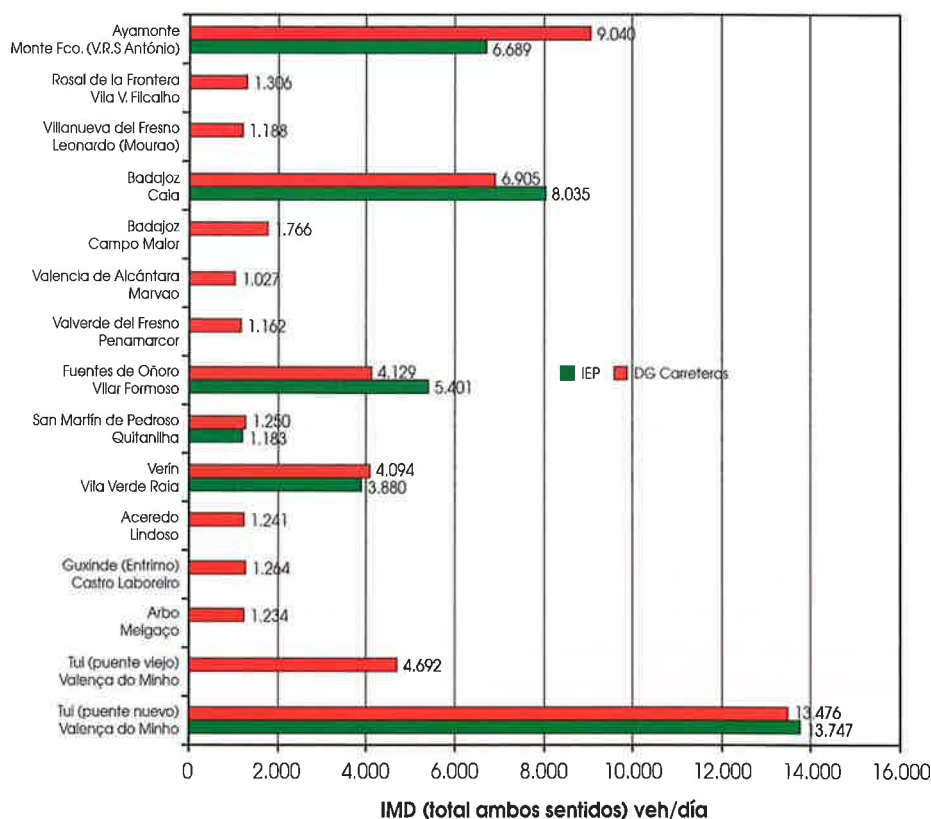
En el Gráfico 5 se muestran los valores de la IMD de paso de automóviles en los distintos puntos fronterizos en el año 2003 según la DG de Carreteras de España y el Instituto de Estradas de Portugal (IEP). Debe indicarse que los valores del IEP incluyen no solo los automóviles, sino también los autocares.

<sup>6</sup> El Instituto de Estudios Turísticos de España (en lo sucesivo IET), publica información acerca del número de visitantes que anualmente entran en España. El IET es el órgano responsable de la investigación de los factores que inciden sobre el turismo, así como de la elaboración, recopilación y valoración de estadísticas, información y datos relativos al mismo y está integrado en la Secretaría General de Turismo, de la Secretaría de Estado de Turismo y Comercio del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. En relación con la cobertura territorial, la encuesta recoge información de todos los medios de transporte, todos los meses del año, realizando encuestas en una muestra de 22 pasos fronterizos de carretera, 17 aeropuertos distribuidos por toda la geografía española, en el servicio de ferry del puerto de Algeciras, en 6 de los principales puertos de pasajeros y en trenes internacionales procedentes de Francia y Portugal.

<sup>7</sup> Como consecuencia de la creación del Observatorio Transfronterizo Hispano Portugués, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de España instaló un sistema permanente de aforos con equipos de telemetría en los pasos fronterizos ubicados en carreteras de titularidad estatal y ha establecido los contactos con el resto de Organismos de la Administración Española (CCAA, Diputaciones y Ayuntamientos) de forma que se han podido identificar los 60 pasos fronterizos existentes en la actualidad y proceder a una estimación del tráfico existente en los mismos, tal como se ha indicado en el capítulo 3 referente a Infraestructuras de Carreteras del presente documento.

<sup>8</sup> De los que aproximadamente 40.000 lo hacen, en el caso de España, a través de la Red de Carreteras del Estado.

**GRÁFICO 5. IMD DE PASO DE AUTOMÓVILES POR LOS PUNTOS FRONTERIZOS HISPANO-PORTUGUESES EN EL AÑO 2003 (PASOS CON INTENSIDAD SUPERIOR A 1.000 veh/día)**



Nota. Los datos del IEP incluyen no sólo los automóviles, sino también los autocares.

Fuente Portugal: Instituto de Estradas de Portugal.

Fuente España: Ministerio de Fomento. D.G. de Carreteras.

Los automóviles son el elemento más importante del tráfico por carretera entre España y Portugal, dado que representaron aproximadamente en el año 2003 el 93% del total frente a un 85% en el año 2001.

Los pasos de mayor intensidad de tráfico fueron en el año 2003 los de Tui/Valença tanto por el puente nuevo como por el viejo (13.476 y 4.692 vehículos/día respectivamente), Verín/Vila Verde Raia (4.094 vehículos/día), Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso (4.129 vehículos/día), Badajoz/Caia (6.905 vehículos/día) y Ayamonte/Monte Francisco (9.040 vehículos/día); en todos estos pasos el Instituto de Estudios Turísticos de España lleva a cabo simultáneamente estudios de aforos de viajeros, que quedan recogidos en la encuesta FRONTUR. En la figura 3 se muestra un esquema de la IMD de vehículos ligeros en los principales puntos fronterizos.



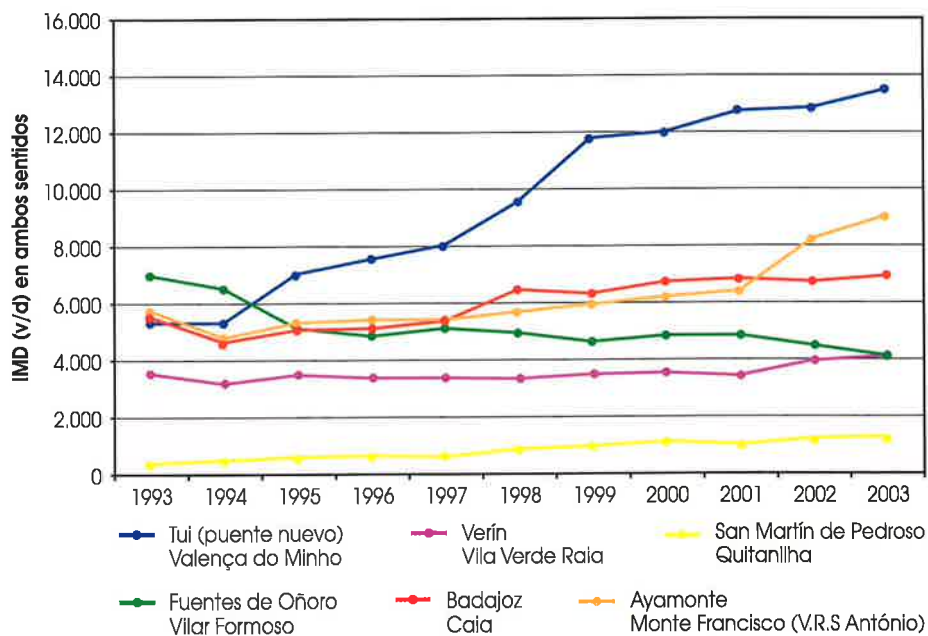
**FIGURA 3 IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS HISPANO-PORTUGUESES EN EL AÑO 2003**



Fuente: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.

En el gráfico 6 se observa, según el IEP, la evolución de la IMD de automóviles y autocares en las principales fronteras de los dos países en el periodo 1993-2003. Destaca el caso de la de Valença do Minho - Tui que pasa de 5.274 vehículos/día en 1993, a 13.747, en el año 2003.

**GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DE LA IMD DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS**



Fuente Portugal: IEP.

La estimación de la entidad del tráfico de viajeros por carretera en 1993 se ha llevado a cabo a partir de:

- Los datos de aforos estimados por la D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento de España.
- Los datos del IET (FRONTUR).

El IET analiza:

- La entrada en España de visitantes (no residentes en España).
- La salida al extranjero de residentes en España.

Este análisis se lleva a cabo en un conjunto de pasos fronterizos que, considerando los datos de aforo de la D.G. de Carreteras, en el caso de la frontera hispano portuguesa, representan el 72,3% de los automóviles que atraviesan la frontera y la totalidad de los autocares tal como se indica a continuación:

	IMD TOTAL	LIGEROS	AUTOBUSES
Suma de aforos totales de la D.G. de Carreteras	73.944	63.483	334
En pasos aforados en FRONTUR	54.214	45.919	334
En el resto de pasos	19.730	17.564	0

La estimación del total de viajeros se lleva a cabo bajo las siguientes hipótesis:

- Los viajeros por pasos aforados por el IET representan el 72,3% del total que usan el automóvil y el 100% de los que viajan en autobús.
- El resto de viajeros (27,7%), aquellos que usan los pasos de menor entidad<sup>9</sup>, son todos ellos españoles o portugueses y se distribuyen de modo análogo a los aforados de ambas nacionalidades (Españoles, 43,2%; Portugueses 56,8%).

Bajo estas hipótesis, el total de viajeros que atraviesan la frontera por carretera se estima en los términos siguientes:

**TABLA 8**  
**ESTIMACIÓN DEL TOTAL DE VIAJEROS QUE ATRAVESARON LA FRONTERA HISPANO-PORTUGUESA POR CARRETERA EN EL AÑO 2003**

CONCEPTO	MILES DE VIAJEROS	DIVISIÓN PORCENTUAL
Pasos aforados por FRONTUR	16.409.425	
En vehículos ligeros		
Resto de Pasos (estimación)	5.708.518	93,6%
Total en vehículos ligeros	22.117.943	
En autocares	1.509.575	6,4%
Total	23.627.518	100,0%

Fuente España: IET- Encuesta FRONTUR.

El tráfico total (automóviles y autocares) se evalúa como sigue:

<sup>9</sup> El tráfico en ellos debe de ser puramente local.

**TABLA 9**  
**ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN LA FRONTERA HISPANO-PORTUGUESA EN EL AÑO 2003**

NACIONALIDAD	EN VEHÍCULOS LIGEROS			EN AUTOCARES	TOTAL	
	PASOS AFORADOS POR IET	RESTO DE PASOS	TOTAL		VIAJEROS	%
España	6.152.253	2.467.223	8.619.476	309.150	8.928.626	37,8%
Portugal	8.082.473	3.241.295	11.323.768	577.937	11.901.705	50,4%
Otros países						
Alemania	157.580		157.580	16.190	173.770	0,7%
Bélgica	72.959		72.959	8.625	81.583	0,3%
Francia	856.417		856.417	84.381	940.797	4,0%
Italia	48.086		48.086	21.419	69.505	0,3%
Países Bajos	88.827		88.827	4.614	93.442	0,4%
Reino Unido	160.696		160.696	92.655	253.351	1,1%
Suiza	174.845		174.845	2.851	177.695	0,8%
Resto de Europa	167.074		167.074	85.658	252.731	1,1%
Resto del mundo	448.217		448.217	306.096	754.313	3,2%
Total	16.409.425	5.708.518	22.117.943	1.509.575	23.627.518	100,0%

Fuente España: FRONTUR, D.G. de Carreteras.

En consecuencia, y suponiendo un comportamiento simétrico, el total de viajeros en ambos sentidos entre España y Portugal sería de aproximadamente 47,26 M de personas. Los visitantes de nacionalidad española representaron en el año 2003 el 76% del total de los visitantes entrados en Portugal si se excluyen los residentes en este país.

## 6.2. 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, se confirma un descenso del 20,5% en el año 2003 con respecto a 2001.

La frontera ferroviaria con mayor movimiento de pasajeros fue la de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro seguida de las de Marvão-Beirã/Valencia de Alcántara y Valença/Tui. La disminución del tráfico en las mismas entre 2001 y 2003, fue del orden del 25% (tabla 10).

**TABLA 10**  
**PASAJEROS CON ORIGEN Y DESTINO EN ESPAÑA Y ALLENDE LOS PIRINEOS Y ENTRADA/SALIDA DE PORTUGAL**  
**(TRENES INTERNACIONALES 2003)**

ORIGEN/DESTINO	HACIA/DESDE ESPAÑA		TOTAL HACIA/DESDE ESPAÑA	HACIA/DESDE FRANCIA	TOTAL
	MARVÃO-BEIRÁ/ VALENCIA DE ALCÁNTARA	VALENÇA/TUI		VILAR FORMOSO/ FUENTES DE OÑORO	
Hacia Portugal	38.098	18.927	57.025	70.970	127 995
Desde Portugal	38.098	15.483	53.581	64.211	117 792
Total	76.196	34.410	110.606	135.181	245 787

Fuente Portugal: CP, EP / SIT.

### 6.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

La tabla 11 presenta, para el año 2003, 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 2001. Así, continuaron destacando el Reino Unido, Alemania, Francia y España. En lo que se refiere a España, sobresalen el Reino Unido 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 la UE 15, porcentaje idéntico al registrado en 2001.

El tráfico de viajeros con origen/destino en España, Portugal y Francia en los tres principales aeropuertos de los dos países se refleja en la tabla 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 (86% y 72% del total de movimientos en los aeropuertos españoles, respectivamente). Lo mismo ocurre con respecto a Francia, toda vez que el 86% y el 91% 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 de París (Charles de Gaulle y Orly).

Estos aeropuertos son también el origen/destino de los vuelos con Faro. Así, en el tráfico con Francia, los dos aeropuertos arriba referidos acumularon el 71% del tráfico total con ese país, surgiendo, en el caso de España, como principal aeropuerto de origen/destino, Palma de Mallorca (85% del total de España).

**TABLA 11**  
**PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE PORTUGAL Y ESPAÑA POR PAÍSES EUROPEOS**  
**DE ORIGEN/DESTINO EN EL AÑO 2003**

PAÍSES DE ORIGEN O DESTINO	PORTUGAL			ESPAÑA		
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
Alemania	1.006.038	987.618	1.993.656	9.267.021	9.271.511	18.538.532
Austria	28.159	29.303	57.462	358.588	381.927	740.515
Bélgica	241.968	240.815	482.783	1.453.296	1.539.056	2.992.352
España	765.981	767.986	1.533.967			
Dinamarca	81.982	61.090	143.072	664.544	653.126	1.317.670
Finlandia	44.586	44.564	89.150	376.675	375.494	752.169
Francia	881.393	881.704	1.763.097	2.628.086	2.595.549	5.223.635
Grecia	3.378	3.477	6.855	120.458	121.150	241.608
Irlanda	181.687	175.310	356.997	2.080.478	2.102.438	4.182.916
Italia	296.413	300.206	596.619	1.166.805	1.159.413	2.326.218
Holanda	423.049	431.842	854.891	2.513.344	2.581.440	5.094.784
Luxemburgo	63.081	76.158	139.239	144.194	143.447	287.641
Portugal				730.948	769.144	1.500.092
Reino Unido	2.024.532	1.993.539	4.018.071	16.139.713	16.185.505	32.325.218
Suecia	67.557	85.526	153.083	899.644	785.713	1.685.357
UE 15	6.109.804	6.079.138	12.188.942	38.543.794	38.664.913	77.208.707
Otros países europeos	73.925	67.210	141.135	2.555.837	2.483.837	5.039.674

Fuente Portugal: ANA, SA/SIT.

Fuente España: Ministerio de Fomento, DGAC.

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 88% 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.

Un análisis particularizado del tráfico aéreo intrapeninsular se muestra en la tabla 13, donde aparecen reflejados los pasajeros transportados en las principales conexiones entre los aeropuertos de Portugal y España a lo largo del año 2003.

**TABLA 12**  
**PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, PORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA, TRÁFICO TOTAL EN EL AÑO 2003**

	EMBARQUE (ORIGEN)	DESEMBARQUE (DESTINO)	MOVIMIENTO TOTAL
<b>PORTUGAL (ORIGEN/DESTINO)</b>			
Aeropuerto de Lisboa			
<b>España (origen/destino)</b>	<b>530.860</b>	<b>535.921</b>	<b>1.066.781</b>
Madrid Barajas	334.334	335.068	669.402
Barcelona	138.269	140.670	278.939
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>532.658</b>	<b>531.787</b>	<b>1.064.445</b>
Paris Charles de Gaulle	197.982	195.018	393.000
Paris Orly	258.276	262.829	521.105
Aeropuerto de Porto			
<b>España (origen/destino)</b>	<b>177.021</b>	<b>178.584</b>	<b>355.605</b>
Madrid Barajas	90.028	90.728	180.756
Barcelona	38.338	37.563	75.901
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>290.750</b>	<b>295.109</b>	<b>585.859</b>
Paris Charles de Gaulle	96.423	98.856	195.279
Paris Orly	167.996	170.672	338.668
Aeropuerto de Faro			
<b>España</b>	<b>39.284</b>	<b>37.096</b>	<b>76.380</b>
Palma de Mallorca	31.748	32.807	64.555
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>19.891</b>	<b>19.077</b>	<b>38.968</b>
Paris Charles de Gaulle	7.947	8.284	16.231
Paris Orly	6.422	4.960	11.382
<b>ESPAÑA (ORIGEN/DESTINO)</b>			
Aeropuerto de Madrid/Barajas			
<b>Portugal (origen/destino)</b>	<b>416.652</b>	<b>433.332</b>	<b>849.984</b>
Lisboa	328.863	344.537	673.400
Porto	86.674	87.680	173.620
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>2.062.992</b>	<b>1.024.504</b>	<b>1.038.488</b>
Paris Charles de Gaulle	1.018.230	503.111	515.119
Paris Orly	595.874	299.402	296.472
Aeropuerto de Barcelona			
<b>Portugal (origen/destino)</b>	<b>174.888</b>	<b>177.812</b>	<b>352.700</b>
Lisboa	138.620	140.028	278.648
Porto	36.055	37.666	73.721
Faro	213	118	331
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>1.301.256</b>	<b>638.482</b>	<b>662.774</b>
Paris Charles de Gaulle	651.037	315.189	335.848
Paris Orly	449.734	221.714	228.020
Aeropuerto de Málaga			
<b>Portugal (origen/destino)</b>	<b>5.398</b>	<b>4.356</b>	<b>9.754</b>
Lisboa	3.416	3.396	6.812
Porto	678	645	1.323
Faro	1.304	315	1.619
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>425.609</b>	<b>206.787</b>	<b>218.822</b>
Paris Charles de Gaulle	277.622	140.389	137.233
Paris Orly	29.296	12.937	16.359

Fuente Portugal: ANA, SA/SIT.

Fuente España: Ministerio de Fomento. DGAC.

**TABLA 13**  
**NÚMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS ENTRE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2003**

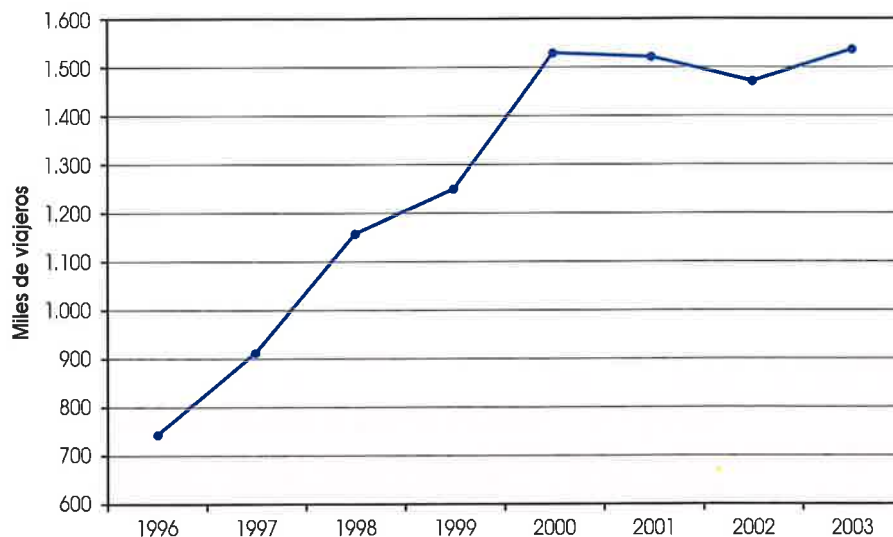
RUTAS	PASAJEROS
Lisboa-Madrid-Lisboa	673.400
Lisboa-Barcelona-Lisboa	278.648
Porto-Madrid-Porto	174.354
Porto-Barcelona-Porto	73.721

Fuente Portugal: ENA.  
Fuente España: AENA.

El número de pasajeros transportados en la ruta Lisboa-Madrid-Lisboa disminuye en 2003 un 18% frente a 2001 y la ruta Porto-Madrid-Porto registra una pérdida del 9%. Los enlaces entre Barcelona y Lisboa y Porto presentan un incremento importante: 19% el primero y 73% el segundo.

El gráfico 7 permite observar un crecimiento sostenido del flujo de pasajeros entre Portugal y España en el periodo que va de 1996 a 2003, interrumpido en los años 2001 y 2002. En el año 2003 se registra un incremento de aproximadamente el 1% respecto a 2001.

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



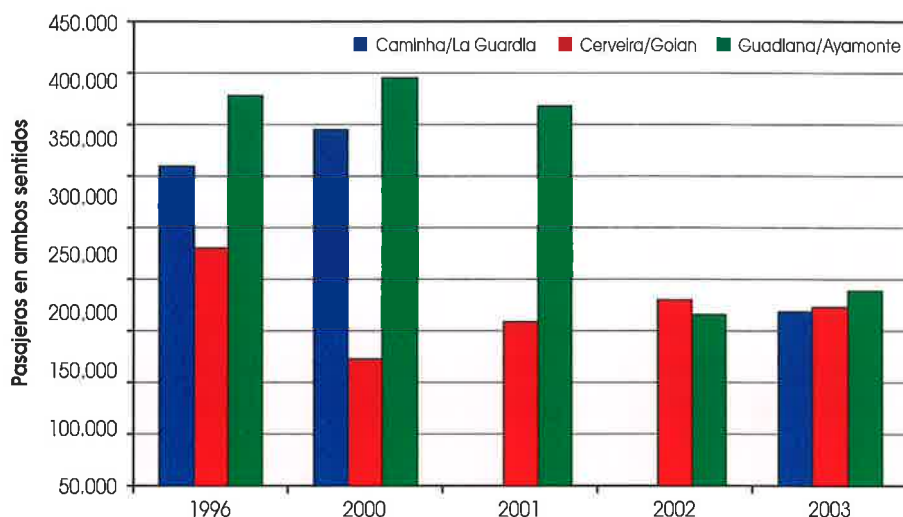
Fuente Portugal: ANA.

#### 6.4. TRANSPORTE FLUVIAL

El tráfico fluvial se caracteriza por su propia dinámica, evolucionando su uso con las realidades específicas de las localidades implicadas que no siempre se traducen en actividades transfronterizas.

En los años 2002 y 2003, el movimiento de pasajeros en los ríos Miño y Guadiana registró una disminución significativa, con un total de movimientos en cada uno de los tres enlaces por debajo de 200.000 pasajeros en contraste con años anteriores (gráfico 8), en que se alcanzaron cerca de los 400.000 movimientos de pasajeros por paso. El total fue de 531.310 pasajeros en el conjunto de los pasos en el año 2003.

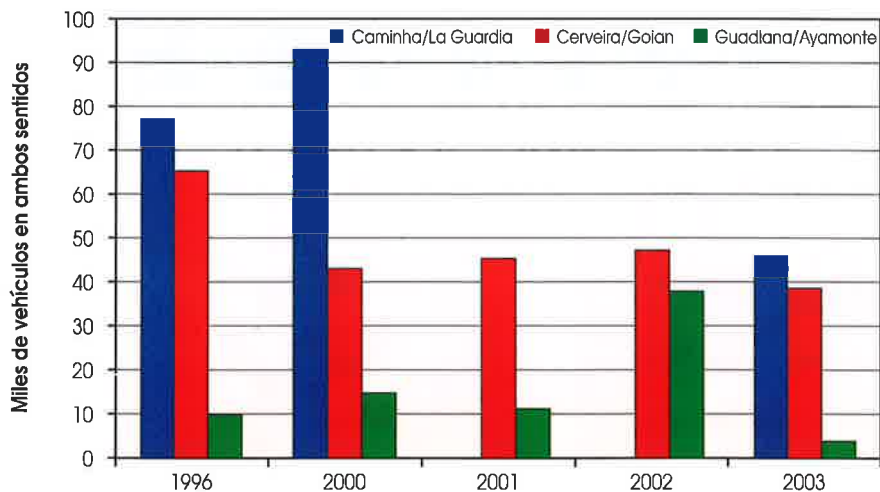
GRÁFICO 8. MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN LOS RÍOS MIÑO Y GUADIANA



Fuente Portugal: INE.

En cuanto al tráfico de vehículos (gráfico 9) en los pasos de Caminha y Cerveira (en el río Miño) y Ayamonte (en el Guadiana) la tendencia es idéntica; los años 2001 a 2003 se caracterizan por sustanciales disminuciones, de modo que los valores son en la actualidad netamente inferiores a 50.000 movimientos/año por paso.

GRÁFICO 9. EVOLUCIÓN DEL PASO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL



Fuente Portugal: INE.

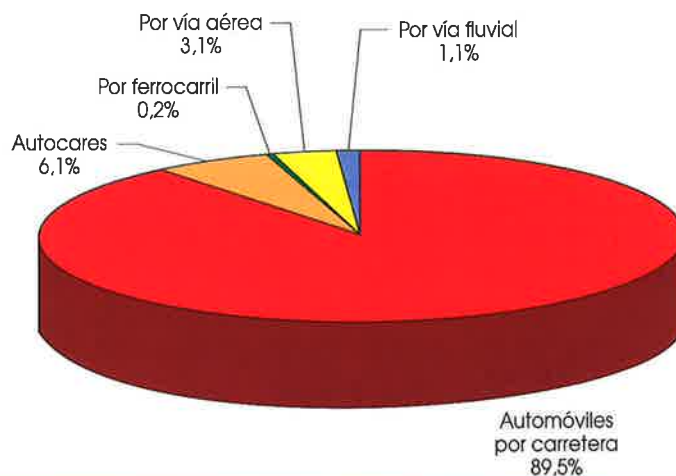


## 6.5. RESUMEN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS

De lo indicado anteriormente se deduce que el total del tráfico de viajeros en ambos sentidos y para todos los modos de transporte fue de 49,4 M con la siguiente distribución:

**TABLA 14**  
**RESUMEN DEL FLUJO DE VIAJEROS EN AMBOS SENTIDOS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2003**  
**(MILLONES DE VIAJEROS)**

TIPO DE TRÁFICO	PASAJEROS (M)
Por carretera	
Automóviles	44,24
Autocares	3,02
Por ferrocarril	0,11
Por vía aérea	1,53
Por vía fluvial	0,53
Total	49,43



**Fuentes:**

Carretera: Ministerio de Fomento de España, D.G. de Carreteras y FRONTUR.  
 Ferrocarril: RENFE y CP.  
 Vía aérea: AENA.  
 Vía fluvial: INE de Portugal.

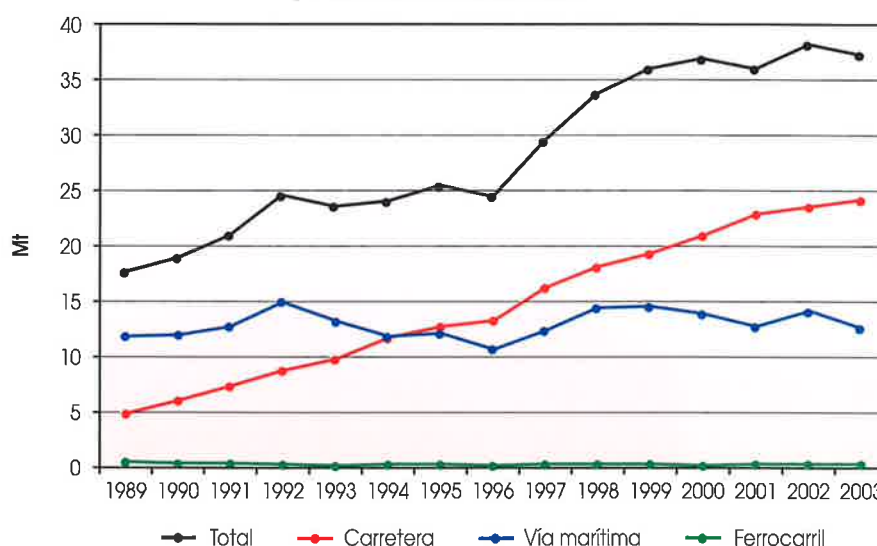
Es evidente la absoluta preponderancia en los intercambios del uso de la carretera.

## 7. FLUJOS DE MERCANCÍAS

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

En el periodo de estudio, los intercambios comerciales de Portugal con la UE 15 aumentaron muy significativamente. El volumen se ha duplicado entre los años 1990 y 2003. La tasa de crecimiento anual fue del 5%, siendo del 10% para el efectuado por carretera. A partir de 1999 las toneladas transportadas se han mantenido entre los 35 y los 40 Mt anuales notándose que después de un incremento del 6% entre 2001 y 2002, se registra en 2003 una disminución del 3% hasta, aproximadamente, 37 Mt.

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



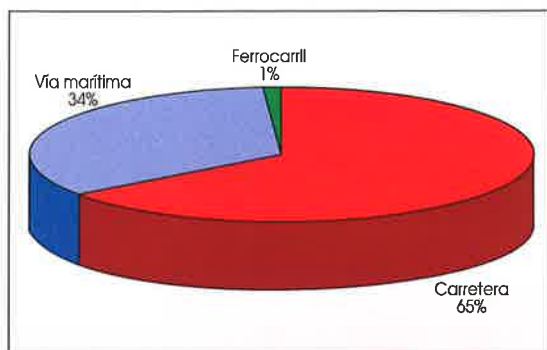
Nota: La pequeña diferencia existente entre los totales y la suma de los medios de transporte es debida al empleo de otros medios (aéreo) y a falta de identificación precisa del modo de transporte empleado.

Fuente Portugal: INE.

El modo de transporte por carretera continuó ganando importancia en el año 2003 frente a años anteriores (aunque ha crecido menos que en 2001 y 2002). El transporte marítimo tiene un comportamiento irregular en los últimos años, oscilando su evolución entre una disminución del 9% en 2001, una recuperación del 11% en 2002 y otra disminución del 11% en 2003.

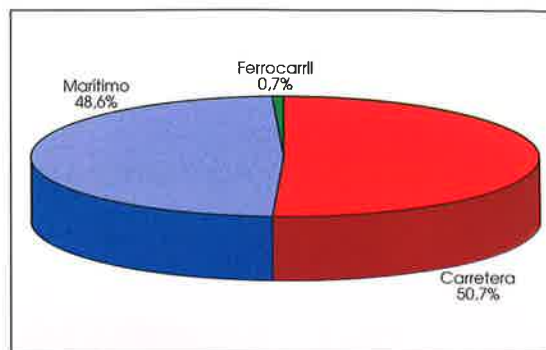
En lo que se refiere al reparto modal de los intercambios, se observa que la carretera representa el 65% de los efectuados con la Unión Europea, la vía marítima el 34% y la ferroviaria el 1% (gráfico 11).

**GRÁFICO 11. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y LA UE 15 (AÑO 2003)**



Fuente Portugal: INE.

**GRÁFICO 12. ESTRUCTURA DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y LA UE 15 EN EL AÑO 2003**

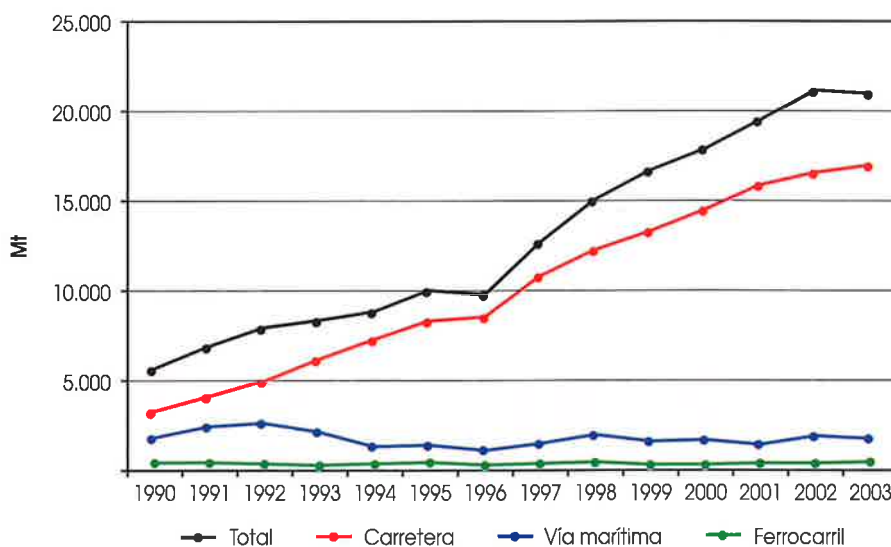


Fuentes: Carretera: EUROSTAT. Reglamento (CE) 1172/98. Ferrocarril: RENFE. Marítimo: Puertos del Estado.

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 50% del total de los intercambios por modo de transporte. A continuación aparece el modo marítimo con casi el 49% y después el ferroviario con cerca del 1%.

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 21 Mt en el año 2003<sup>10</sup>. El gráfico 13 ilustra la evolución de los intercambios comerciales entre 1990 y 2003. Éstos crecen a partir de 1996 con una tasa de incrementos medios del orden del 10% anual. La carretera registra el mayor incremento, del orden del 13%, mientras que la vía marítima se mantiene estable.

**GRÁFICO 13. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (AMBOS SENTIDOS)**

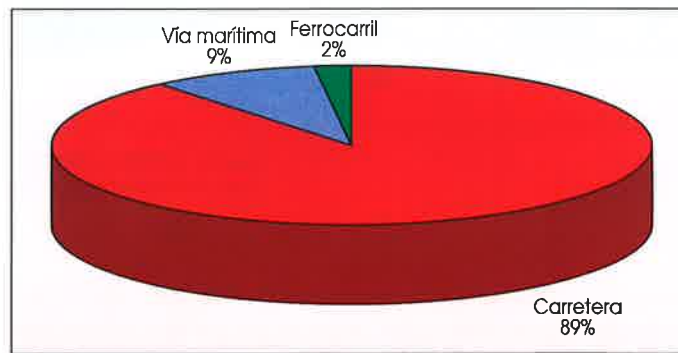


Fuente Portugal: INE.

<sup>10</sup> Según los datos de la Agencia Española de Administración Tributaria (AEAT) el volumen de Intercambios entre España y Portugal ascendió a 23 Mt en el año 2003.

Este aumento de los intercambios entre los dos países se refleja especialmente en el enorme incremento del transporte por carretera, que pasó de una cuota del 46% en 1989 a un 77% del total en 2003, siendo del 79% en 1999. Los modos de transporte marítimo (que representaba el 45% del total en 1989 y pasó al 17% en 2003) y ferroviario (que representando el 8% en 1989, se reduce al 5,5% en 2003) descienden ambos.

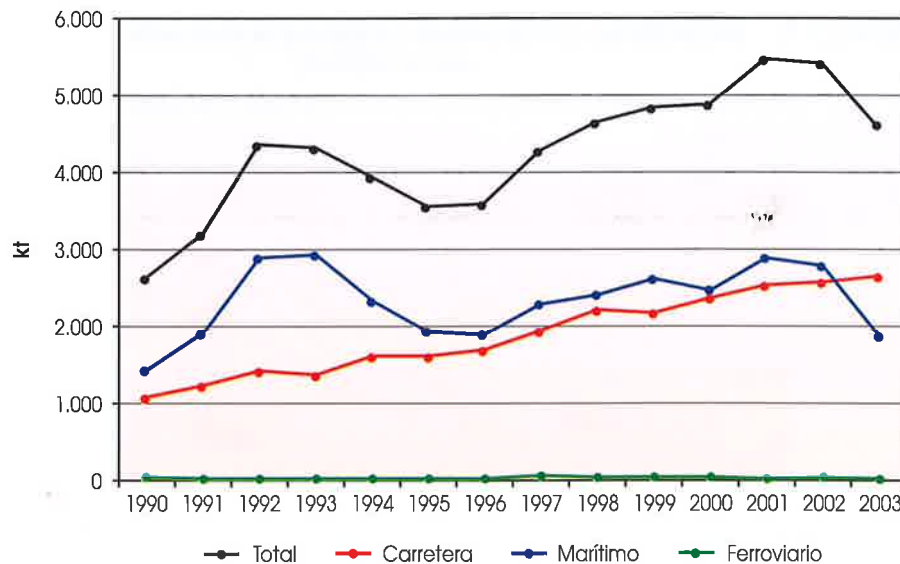
GRÁFICO 14. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (AÑO 2003)



Fuente Portugal: INE.

Los intercambios comerciales entre Portugal y Francia (gráfico 15) también aumentaron significativamente (con un crecimiento medio anual del orden del 4% entre 1990 y 2003), aunque de forma más irregular que entre Portugal y España.

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

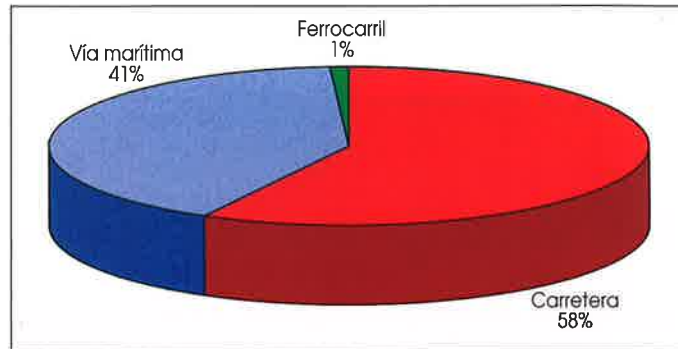


Fuente Portugal: INE.

En lo que se refiere al transporte de mercancías entre Portugal y otros países al norte de los Pirineos, la carretera alcanzó una posición dominante en 2003, mientras que el transporte marítimo decreció; en lo que atañe al comercio entre Portugal y Francia, esta disminución fue

del 34%. El modo de transporte más usado fue la carretera (58%) seguido por el transporte marítimo con el 41%. El nivel de intercambios con Francia retrocedió hasta los valores del año 1998. La carretera mantuvo su posición en el año 2003 (2.7 Mt transportadas) al contrario que el tráfico marítimo (gráfico 16).

GRÁFICO 16. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y FRANCIA (AÑO 2003)

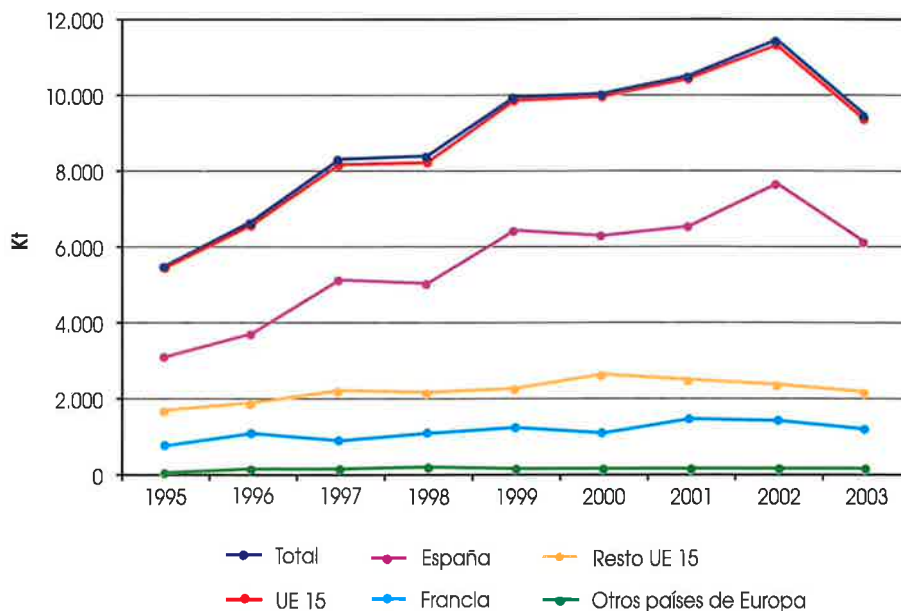


Fuente Portugal: INE.

## 7.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El gráfico 17 muestra la evolución del tonelaje de mercancías transportadas en tráfico internacional, por vehículos pesados matriculados en Portugal según la información publicada por EUROSTAT (Reglamento CE 1172/98).

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

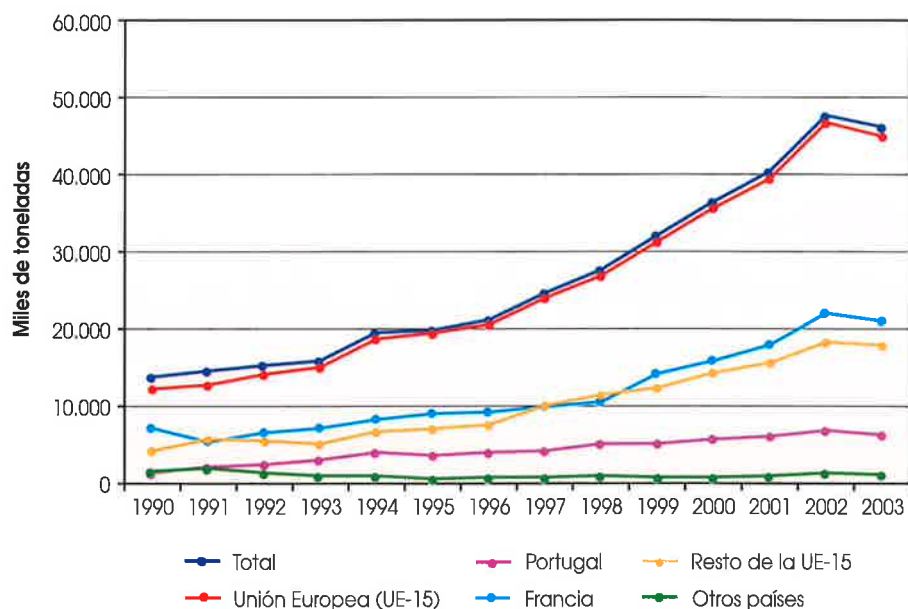


Fuente Portugal: INE.

Se registra un incremento significativo del transporte de mercancías por carretera, que alcanza su máximo en el año 2002 con un valor de 11,4 Mt. En el año 2003 se registra una disminución importante (-17%) motivada por un descenso del mismo orden de magnitud de las mercancías transportadas hacia/desde España. La mayor parte de ese transporte tiene su origen o destino en países de la Unión Europea (el 99% del total en el año 2003), ocupando España el primer lugar con un 64% del total (frente a un 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 13,5 Mt en 1990 a los 46 Mt en 2003. La mayor parte del transporte tiene como destino países de la Unión Europea, ocupando Portugal una posición relativamente poco destacada (14% en 2003 frente al 16% en 2000).

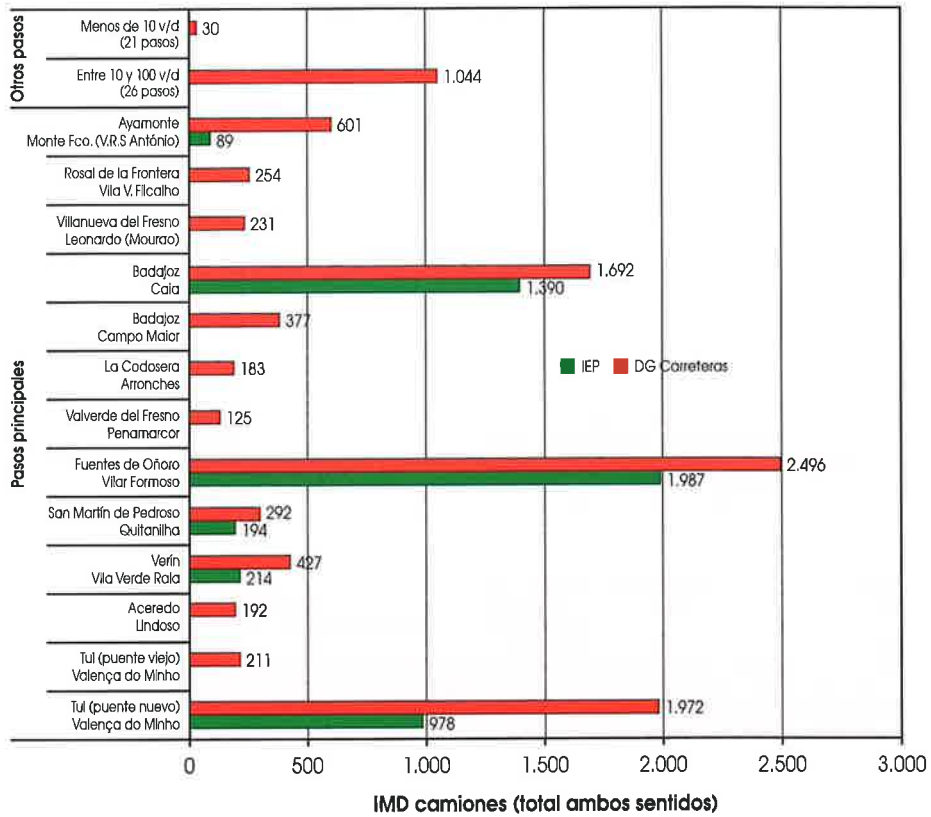
GRÁFICO 18. TONELADAS TRANSPORTADAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA



Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

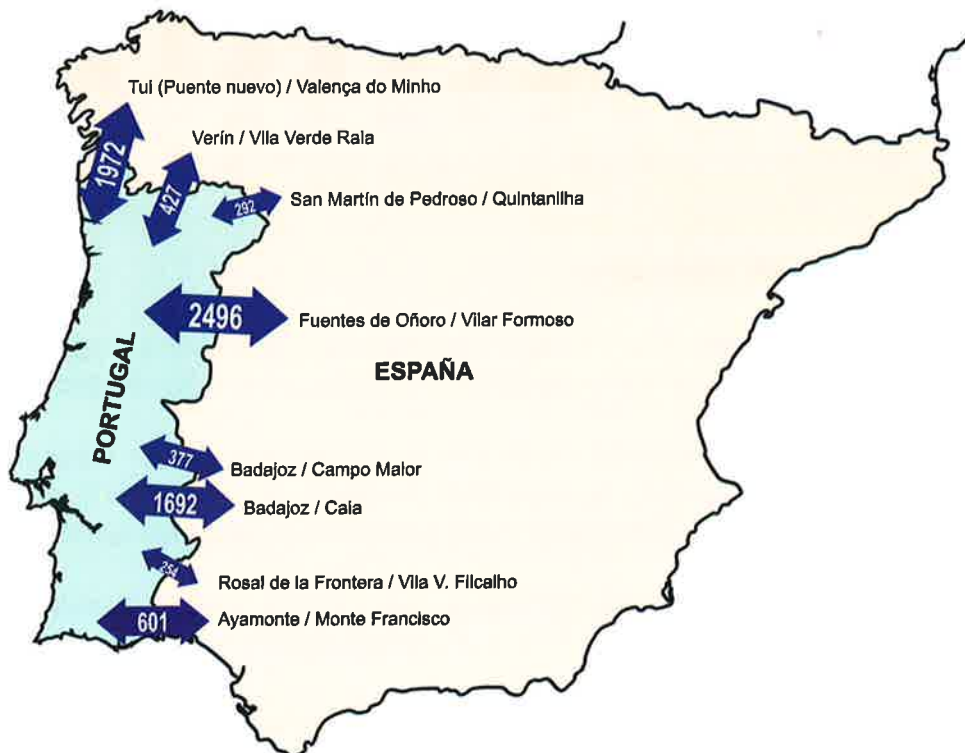
El gráfico 19 indica de modo inequívoco cuales son los principales puntos fronterizos en lo que a intercambio de mercancías se refiere entre España y Portugal. Así, continúan destacadas las fronteras de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, que pasó del 36% de IMD de vehículos pesados de mercancías en 2001 a un 38% en 2003; Valença/Tui (22% en 2001 y 13% en 2003) y Caia/Badajoz (27% en 2001 frente a 20,3% en 2003).

GRÁFICO 19. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS



Fuente Espa±a: Ministerio de Fomento, D.G. de Carreteras.  
Fuente Portugal: Instituto de Estradas de Portugal.

FIGURA 4 INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE PASO DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS FRONTERAS PRINCIPALES DE LOS DOS PAÍSES EN EL AÑO 2003



Fuente Espa±a: Ministerio de Fomento, D.G. de Carreteras.

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

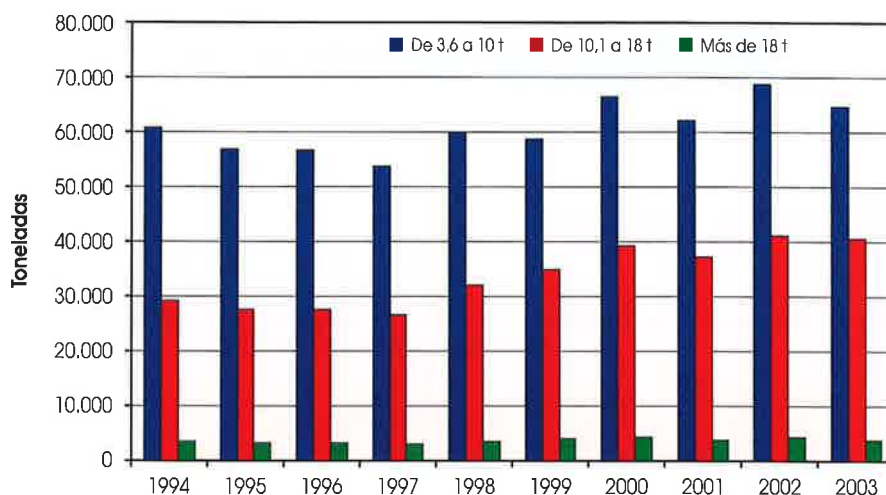
### - Parque por cuenta propia

Existe una diferencia de criterios<sup>11</sup> para la cuantificación del parque de vehículos entre España y Portugal. El gráfico 20 permite visualizar la distribución por tramos de carga útil en España.

En Portugal, desde 1997 (según se indicaba ya en el 2.º informe del Observatorio) no se dispone de información sobre vehículos por cuenta propia dado que no ha sido posible el acceso por parte del INE a las fuentes administrativas empleadas anteriormente.

Puede afirmarse que en ambos países predominan los vehículos de menor capacidad de carga y peso bruto (hasta 10 toneladas), lo cual indica que este tipo de transporte está orientado al de cargas relativamente reducidas.

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



Fuente: Ministerio de Fomento. Encuesta permanente de mercancías por carretera. Año 2003.

### - 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 peso bruto (Portugal) y de carga útil (España).

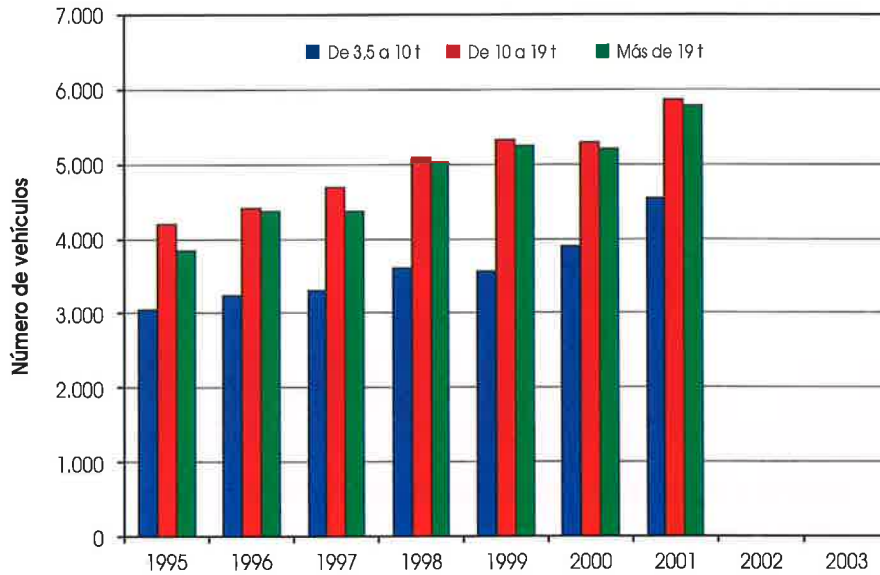
En España, dentro del conjunto del número total de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena, predominan los vehículos de carga útil de tipo medio, de 10,1 a 18 t (53% del total en el año 2003), no representando los vehículos de mayor capacidad de carga más que el 6,7% del total.

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 36% del total en 2001.

<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.

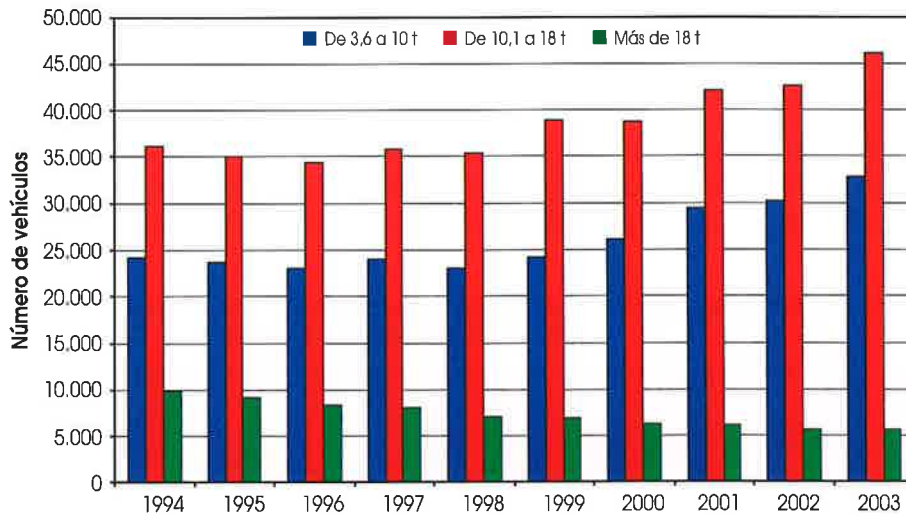


GRÁFICO 21. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO, EN PORTUGAL



No hay datos para los años 2002 y 2003.  
Fuente Portugal: INE.

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, Observatorio de transportes de mercancías por carretera del año 2003.

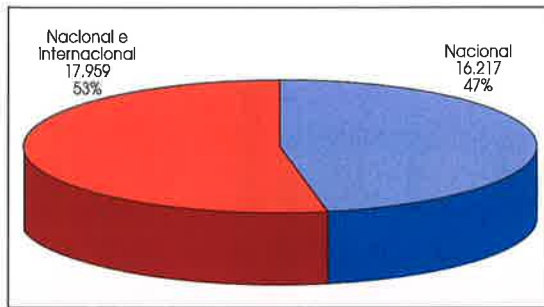
### 7.2.2. Dedicación de los vehículos al transporte nacional e internacional

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 transporte nacional. Sobre un total de 34.176 vehículos a finales del año 2003, los autorizados a efectuar transporte internacional representaban el 52,5% del parque portugués (gráfico 23).

En lo que se refiere al caso de España es posible discriminar para el año 2003 el número de vehículos afectados al tráfico nacional y otros tipos de tráfico (gráfico 24)<sup>12</sup>.

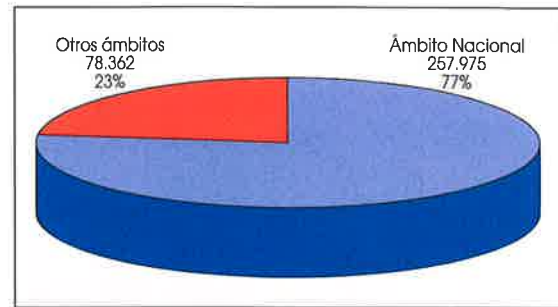
<sup>12</sup> Incluye, además del Internacional, los ámbitos comarcal, autonómico, provincial y local.

**GRÁFICO 23. NÚMERO Y PORCENTAJE DE VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL, EN PORTUGAL**



Fuente Portugal: DGTT.

**GRÁFICO 24. NÚMERO Y PORCENTAJE DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE TANTO NACIONAL COMO EN OTROS ÁMBITOS EN ESPAÑA, EN EL AÑO 2003**



Fuente España: Ministerio de Fomento. Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera. Año 2003.

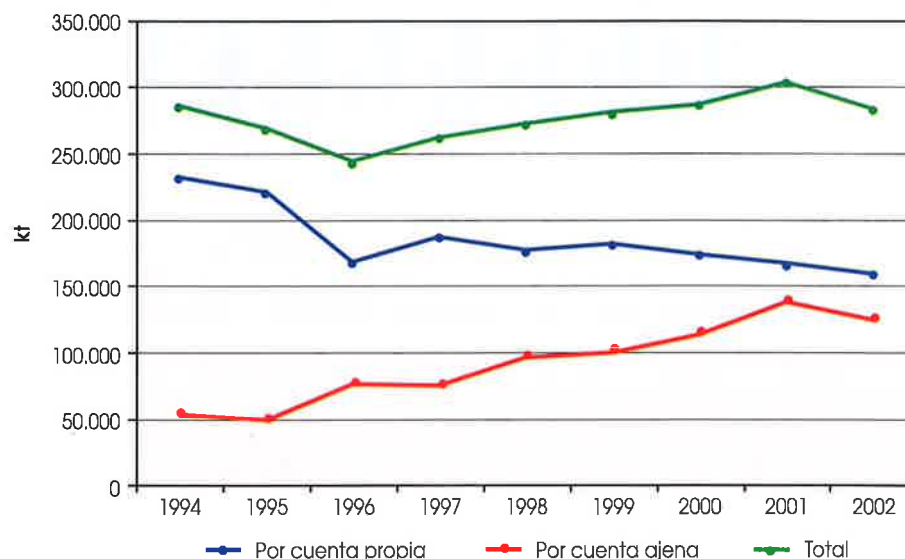
### 7.2.3. Toneladas transportadas en transporte por cuenta propia y por cuenta ajena - transporte total

En Portugal<sup>13</sup> 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.

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.

En el caso de España debe indicarse que, a partir del año 2002, están incluidos también los desplazamientos intramunicipales, hecho que explica el notable salto que se produce en el incremento del tonelaje transportado entre los años 2001 y 2002 (gráfico 26).

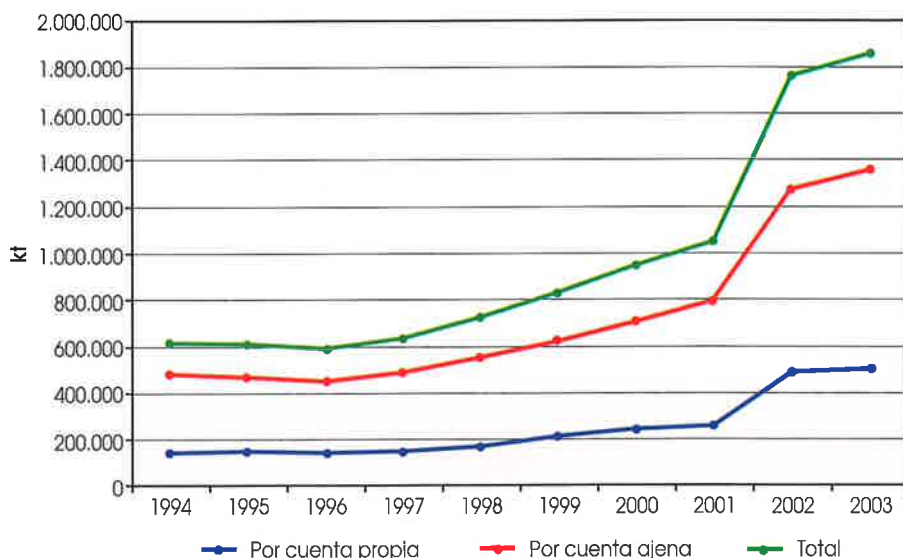
**GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE TOTAL (NACIONAL E INTERNACIONAL), POR CUENTA PROPIA Y AJENA EN PORTUGAL (EN MILES DE TONELADAS)**



Fuente Portugal: EUROSTAT.

<sup>13</sup> El origen de la información analizada se encuentra en lo dispuesto por la reglamentación comunitaria (Reglamento n.º 1172/98 de 25 de mayo).

GRÁFICO 26. 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. Encuesta Permanente de transporte de mercancías por carretera. Año 2003.

Se observa que, en Portugal, el transporte por cuenta propia pierde de modo continuo entidad en términos de tonelaje transportado, en tanto que en España el hecho de incorporar en las estadísticas el transporte intramunicipal parecería indicar lo contrario<sup>14</sup>, aunque el transporte por cuenta propia no sea predominante en España, como ocurre en Portugal.

En cuanto al transporte por cuenta ajena, registró una evolución positiva en ambos países; entre 1994 y 2002/2003, en Portugal se ha incrementado en un 9,7% y en España en un 11%.

#### 7.2.4. Tipología de los productos transportados

El tipo y cantidad de mercancías cargadas y descargadas en comercio internacional por carretera entre España y Portugal en el año 2003 según las estadísticas publicadas por EUROSTAT (Reglamento C1172/98) se muestra en la tabla 15.

Para el caso de Portugal se observa que los cueros y textiles fueron predominantes, en 2003, siguiéndoles a continuación los productos diversos y los vehículos. Las restantes categorías de mercancías presentan una presencia progresivamente menor, por lo que aparecen en el gráfico 27 más próximos a su núcleo.

En España el reparto, en 2003, está centrado en dos grupos de productos que lideran el transporte por carretera. Se trata de las máquinas, vehículos y objetos manufacturados y de los productos agrícolas. Los productos alimentarios y los forrajes ocupan el tercer lugar; en el cuarto aparecen los materiales de construcción. En último lugar de los grupos de mercancías, se encuentra el de los productos petrolíferos. 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.

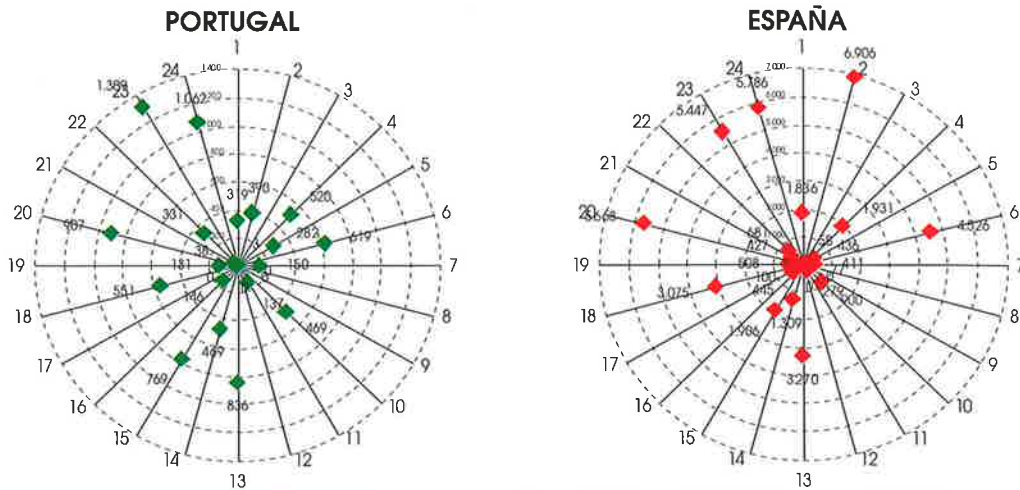
<sup>14</sup> El porcentaje de toneladas del transporte intermunicipal en España por cuenta propia pasó del 26% en 1999 al 24% en 2003, y el internacional del 4% al 3%. La discrepancia puede estar motivada en el efecto de incorporar a partir de 2002 el transporte intramunicipal (con mayor porcentaje de cuenta propia que el intermunicipal) lo que eleva el porcentaje total, pero que no significa una evolución creciente.

**TABLA 15**  
**TIPOLOGÍA DE MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2003 EN TRANSPORTE INTERNACIONAL MEDIANTE CAMIONES DE PABELLONES ESPAÑOL Y PORTUGUÉS AGRUPADAS POR CAPÍTULO (KT)**

CAPÍTULOS	GRUPO DE MERCANCIAS	TIPO DE MERCANCÍA	PABELLÓN	
			ESPAÑOL	PORTUGUÉS
0	1	Cereales	1.836	319
	2	Patatas y otras hortalizas o verduras frescas o congeladas y frutas frescas	6.906	390
	3	Animales vivos	58	3
	4	Madera y corcho	1.931	520
	5	Materias textiles y desechos y otras materias primas de origen animal o vegetal	436	282
1	6	Productos alimentarios y forrajes	4.526	619
	7	Oleaginosas	411	150
2	8	Combustibles minerales sólidos	77	
3	9	Petróleo bruto		
	10	Productos petrolíferos	900	469
4	11	Mineral de hierro, chatarras y polvos de altos hornos	279	137
	12	Minerales y chatarras no ferrosas		
5	13	Productos metalúrgicos	3.270	836
6	14	Cementos, cal y materiales de construcción manufacturados	1.309	469
	15	Minerales brutos o manufacturados	1.906	769
7	16	Abonos naturales y manufacturados	445	146
8	17	Productos carboquímicos	100	
	18	Productos químicos, excepto carboquímicos	3.075	551
	19	Celulosa y desperdicios	508	131
9	20	Vehículos y material de transporte, máquinas, motores, incluso desmontados y piezas	5.668	907
	21	Artículos metálicos	427	38
	22	Vidrio, productos vidriados y cerámicos	681	331
	23	Cueros, textiles, vestuario y artículos manufacturados diversos	5.447	1.309
	24	Artículos diversos	5.786	1.062
Total			45.982	9.438

Fuente: EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

**GRÁFICO 27. TIPOLOGÍA DE MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2003 EN TRANSPORTE INTERNACIONAL MEDIANTE CAMIONES DE PABELLONES ESPAÑOL Y PORTUGUÉS AGRUPADAS POR CAPÍTULO (kt)**



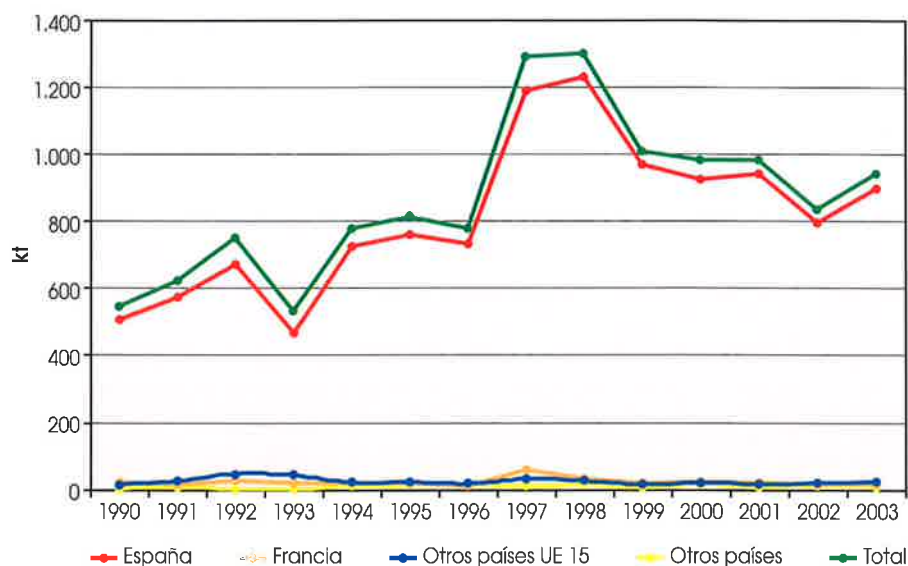
GRUPO DE MERCANCÍAS	TIPO DE MERCANCÍA
1	Cereales
2	Patatas y otras hortalizas o verduras frescas o congeladas y frutas frescas
3	Animales vivos
4	Madera y corcho
5	Materias textiles y desechos y otras materias primas de origen animal o vegetal
6	Productos alimentarios y forrajes
7	Oleaginosas
8	Combustibles minerales sólidos
9	Petróleo bruto
10	Productos petrolíferos
11	Mineral de hierro, chatarras y polvos de altos hornos
12	Minerales y chatarras no ferrosas
13	Productos metalúrgicos
14	Cementos, cal y materiales de construcción manufacturados
15	Minerales brutos o manufacturados
16	Abonos naturales y manufacturados
17	Productos carboquímicos
18	Productos químicos, excepto carboquímicos
19	Celulosa y desperdicios
20	Vehículos y material de transporte, máquinas, motores, incluso desmontados y piezas
21	Artículos metálicos
22	Vidrio, productos vidriados y cerámicos
23	Cueros, textiles, vestuario y artículos manufacturados diversos
24	Artículos diversos

Fuente: EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

### 7.3. 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 28 muestra que, tras un pico en 1998, se registró un fuerte descenso en 1999 y a partir de entonces una estabilización con una tendencia a la baja que se invierte en el año 2003. La casi totalidad de ese transporte tiene su origen o destino en países de la UE 15, destacando en particular el origen/destino España, que en el año 2003 aumenta en un 13% con respecto a 2002.

GRÁFICO 28. 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 2003 el transporte internacional de mercancías por ferrocarril se centró fundamentalmente en la frontera de Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso (57%), seguida por la de Valencia de Alcántara/ Marvão-Beirã (21%), y con una entidad menor en las de Badajoz /Elvas y Tui/Valença do Minho (11% aproximado en ambas). En la Tabla 16 se muestra el volumen de transporte de mercancías.

**TABLA 16**  
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR LOS DIFERENTES PASOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2003 (t)

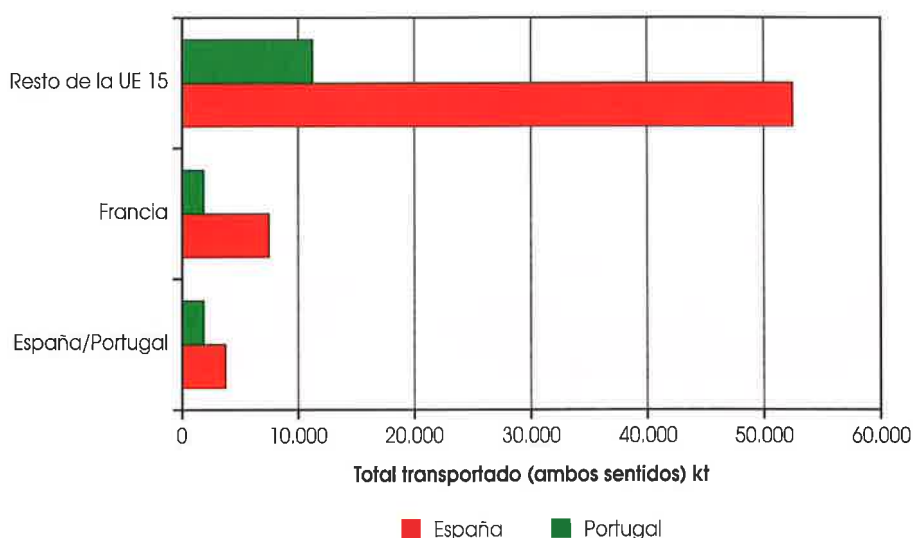
FRONTERA	ESPAÑA-PORTUGAL	PORTUGAL-ESPAÑA	TOTAL AMBOS SENTIDOS
Tui/Valença do Minho	82.384	15.278	97.662
Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso	314.311	193.317	507.628
Valencia de Alcántara/Marvão	114.054	68.846	182.900
Badajoz/Elvas	16.639	83.577	100.216
<b>TOTAL</b>	<b>527.388</b>	<b>361.018</b>	<b>888.406</b>

Fuente: RENFE.

#### 7.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

En el gráfico 29 se representa la distribución 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 2003.

GRÁFICO 29. TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA, AMBOS PAÍSES CON FRANCIA Y AMBOS PAÍSES CON EL RESTO DE LA UNIÓN EUROPEA (UE 15) EN EL AÑO 2003 (kt)



Fuente España: Ministerio de Fomento. Puertos del Estado.  
Fuente Portugal: Sistema de información sobre transportes.

En 2003, se movieron en los puertos portugueses aproximadamente 20,5 millones de toneladas, en tráfico internacional, con destino/origen en la UE 15, en tanto que en los puertos españoles ese valor ascendió a casi 63 millones. Entre 2001 y 2003, hubo un aumento del 28% en los intercambios portuarios entre Portugal y la UE 15. En España, el crecimiento del tonelaje de mercancías transportadas entre los puertos portugueses y el espacio comunitario fue del 7%.

En Portugal, y en relación con los productos transportados, los petrolíferos totalizaron 25 millones de toneladas transportadas en 2003, de los cuales a los graneles sólidos le correspondieron 17 millones de toneladas. Por otro lado, en el año 2003, el comercio de mercancías con Europa a través de los puertos portugueses se aproximó a los 30 millones de toneladas de las cuales el 66% (20 millones) correspondieron a tráfico con la UE 15.

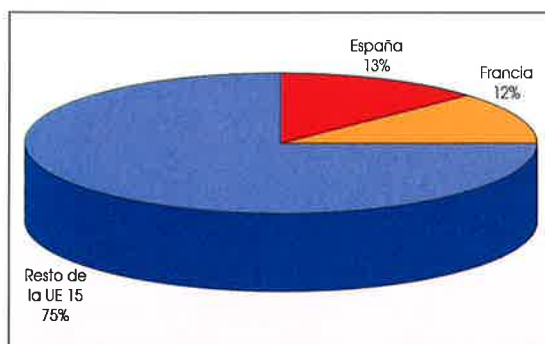
El puerto portugués que más destacó en términos de volumen de toneladas transportadas con origen/destino la UE 15, fue el puerto de Lisboa, el cual fue responsable, en el año 2003, de más del 40% del tráfico portuario de y hacia la UE y movió más de 8 millones de toneladas en los intercambios comerciales con el espacio comunitario.

En cuanto a los puertos portugueses con tonelajes significativos, destacan los puertos de Leixões, Setúbal y Aveiro que representaron, respectivamente 25%, 14% y 10% del tráfico portuario con origen/destino en la UE 15.

En porcentajes, se confirma que España y Francia representan cerca de una cuarta parte del tonelaje transportado en los puertos portugueses en términos de tráfico comunitario. Los puertos españoles repartieron, en el año 2003, más del 80% de su tráfico entre otros países de la UE 15, significando Portugal y Francia, respectivamente, el 4,5% y el 12,1% de las toneladas transportadas desde y hacia el espacio comunitario en 2003.

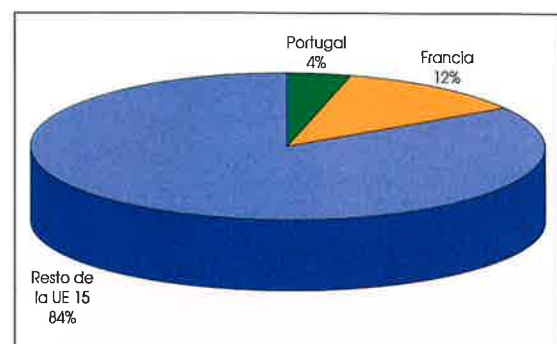
En el contexto de los intercambios entre Portugal y los países de la UE 15 por vía marítima, los países que destacan son Bélgica (24%), Reino Unido (19%), Holanda (13%) y España (13%).

**GRÁFICO 30. PORCENTAJE DE TONELADAS DE MERCANCIAS MOVIDAS EN LOS PUERTOS PORTUGUESES PROCEDENTES O CON DESTINO A OTROS PAÍSES DE LA UE 15 (2003)**



Fuente Portugal: SIT.

**GRÁFICO 31. PORCENTAJE DE TONELADAS DE MERCANCIAS MOVIDAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES PROCEDENTES O CON DESTINO A OTROS PAÍSES DE LA UE 15 (2003)**



Fuente España: Ministerio de Fomento. Puertos del Estado.

El movimiento portuario total en España, en 2003, fue de 380 Mt (350 millones en 2001), de las que 131 Mt correspondieron a productos petrolíferos y 97,6 Mt a graneles sólidos, alcanzando el índice de uso de contenedores la cifra de 9 Mteus (un 11% más que en el año anterior).

En 2003, el comercio de mercancías con Europa a través de los puertos españoles sumó más de 100 Mt (frente a las 89 Mt en 2001), de las que 62,9 fueron comercializadas con la UE.

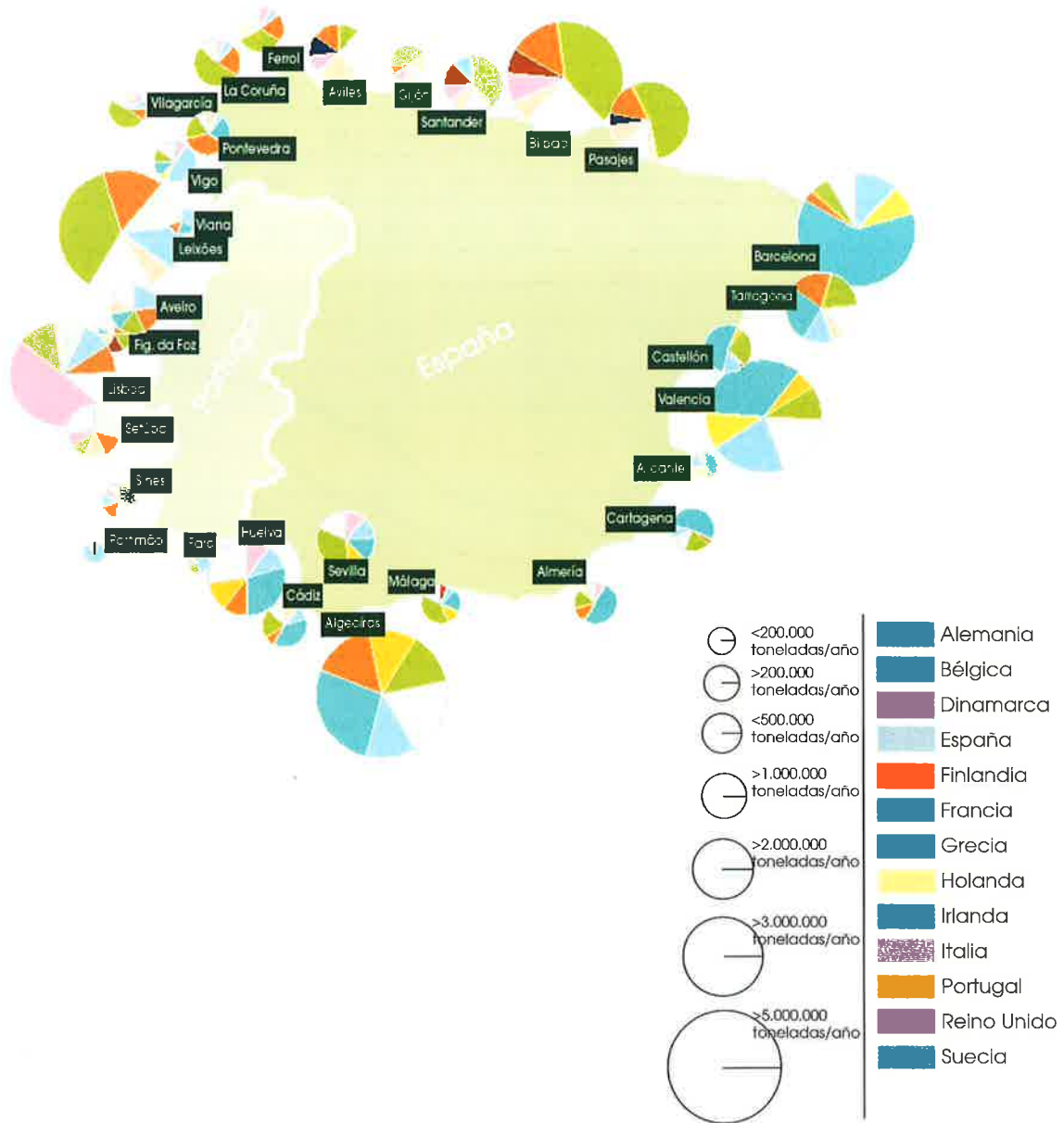
En el contexto de los intercambios realizados entre España y los países de la UE 15, sobresale la importancia de Italia, Reino Unido, Francia y Holanda, representando cada uno de ellos, respectivamente, 24%, 22%, 14% y 12% del total de los intercambios realizados en los puertos españoles desde y hacia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

Los puertos de Bahía de Algeciras, Bilbao, Valencia y Barcelona fueron los que mayor tonelaje de mercancías con destino/origen en la UE 15 movieron durante el año 2003 (todos estos puertos movieron más de 6,6 Mt, asegurando cada uno de ellos más del 10% del total de los intercambios de España con la UE 15).

La figura 5 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 2003 representaron el mayor volumen de intercambios.



**FIGURA 5 Tráfico Internacional de Mercancías desde/hacia la UE en los Puertos de la Península Ibérica en 2003 con los cinco países que representan los mayores intercambios**



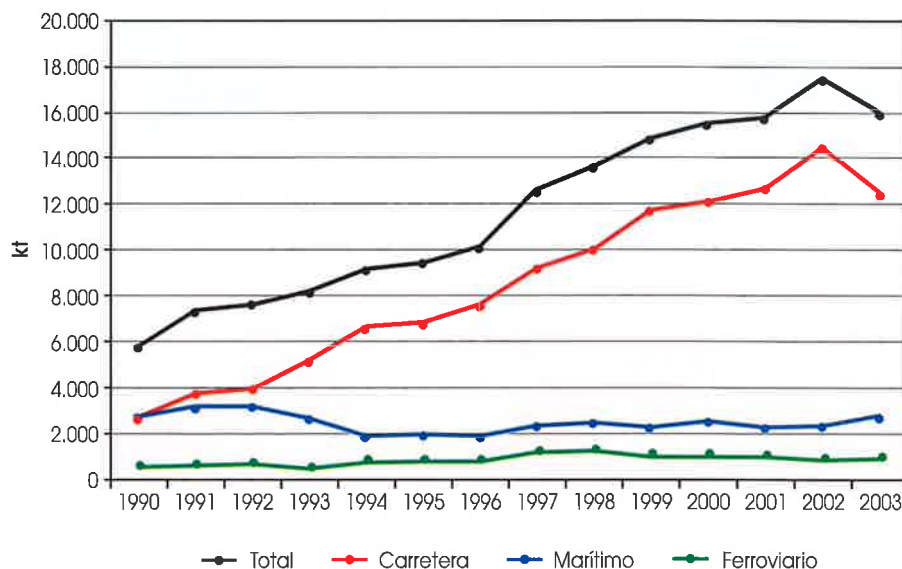
Fuente Portugal: INE.  
Fuente España: Puertos del Estado.

**7.5. RESUMEN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS**

La evolución del tráfico de mercancías entre España y Portugal se muestra en la tabla 17.

**TABLA 17**  
**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (1990-2003) EN MILES DE TONELADAS<sup>15</sup>**

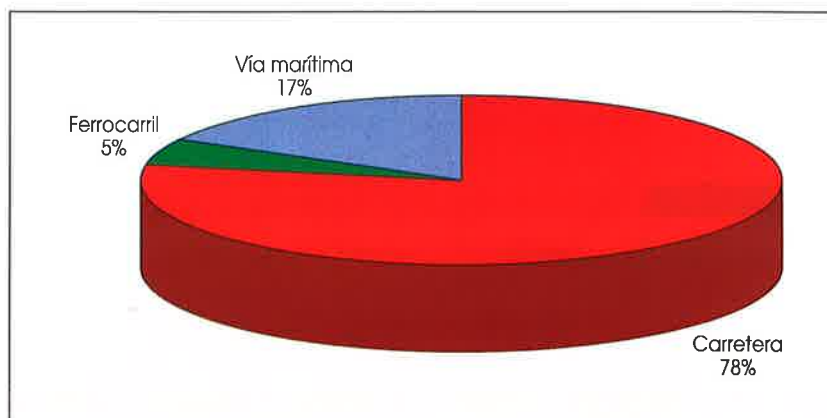
Modo	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Carretera	2.647	3.710	3.905	5.145	6.590	6.783	7.574	9.157	10.011	11.695	12.067	12.639	14.385	12.374
Ferrocarril	463	532	599	401	681	722	703	1.102	1.168	937	937	907	762	858
Marítimo	2.669	3.095	3.113	2.634	1.844	1.925	1.853	2.291	2.408	2.204	2.483	2.217	2.285	2.707
Total	5.779	7.337	7.617	8.181	9.115	9.430	10.130	12.549	13.588	14.836	15.486	15.764	17.432	15.939



Fuentes: Carretera: EUROSTAT. Reglamento (CE)1172/98. Ferrocarril: RENFE. Marítimo: Puertos del Estado, Puertos de Portugal.

Finalmente, en el gráfico 32 se muestra la distribución del tráfico de mercancías por modo en el año 2003 según las fuentes citadas en la tabla anterior; se observa la amplia preponderancia del tráfico por carretera que, siendo equiparable al marítimo en el año 1990, es en la actualidad casi cinco veces superior.

**GRÁFICO 32. DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2003**



Fuentes: Carretera: EUROSTAT. Reglamento (CE)1172/98. Ferrocarril: RENFE. Marítimo: Puertos del Estado, Puertos de Portugal.

<sup>15</sup> Las diferencias con los valores recogidos en el gráfico 13 son debidas a las distintas fuentes de datos empleados.

## 8. COMENTARIOS FINALES

El tercer Informe del Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP), que ahora se presenta, pretende actualizar los elementos estadísticos caracterizadores de las conexiones y tráfico 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 2001, 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 intrapeninsular, 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 intercambiadas 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; el volumen de intercambios en el año 2003 alcanzó la cifra aproximada de 16 Mt, de las cuales el transporte por carretera representó el 77%, el ferrocarril el 5,5% y la vía marítima el 17,53% restante. De Portugal hacia España fueron enviadas 7 millones de toneladas, mientras que en sentido contrario ese movimiento alcanzó los 9 millones. Adicionalmente, España es el primer destinatario comercial de Portugal, mientras que para España, Portugal ocupa el 2º lugar en el *ranking* de países de destino/origen de sus mercancías.
- 4** 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.
- 5** En cuanto al transporte ferroviario de pasajeros, la unión entre los dos países está asegurada por un total de cuatro trenes diarios en cada sentido (uno entre Madrid y Lisboa, dos entre Vigo y Porto y el que une Portugal -Lisboa y Porto- y Francia -Hendaya-, que atraviesa las CCAA españolas de Castilla-León y País Vasco). 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 2003, en sentido Portugal-España salían, como media, 47 vagones diarios, mientras que, en sentido contrario, fueron expedidos, como media, 44 vagones. En cuanto al tráfico desde /hacia más allá de los Pirineos con origen en Portugal, tiene sólo una representación reducida, totalizando, en 2003, las 430 y 200 unidades, respectivamente.

- 6** Respecto al transporte aéreo de pasajeros, la oferta de plazas en el periodo invierno 2002/03 - verano 2003 fue de 2.465.068 en sentido Portugal-España y 2.700.784 en el sentido contrario. Los viajeros fueron 765.981 embarcados en España con destino Portugal y 769.144 embarcados en Portugal con destino España, totalizando un movimiento anual de aproximadamente 1.535.000 viajeros en los aeropuertos de España y Portugal con origen/destino en ambos países.
- 7** En el apartado de las Infraestructuras de carreteras en curso de desarrollo 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.
- 8** En relación con el transporte por carretera, destacar que:

  - La Intensidad Media Diaria de vehículos en las fronteras entre ambos países aumentó, en 2003, un 10% con respecto a 2001. Este aumento corresponde básicamente al tránsito de automóviles.
  - En 2003, 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 10.000 vehículos.
  - 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.
- 9** El transporte marítimo de mercancías con la UE 15 alcanzó en Portugal la cifra de 20,5 millones de toneladas (en 2003) en tanto que en España se movieron 63 millones, 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 Bilbao y Barcelona en España y Leixões y Lisboa en Portugal.
- 10** 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.
- 11** El año 2003 vio confirmarse la tendencia ya constatada tanto en el primer como en el segundo informe, esto es, un crecimiento del transporte por carretera y un estancamiento del marítimo (tendencia observada ya desde 1992) e, igualmente, un ligero incremento respecto a 2002 del modo ferroviario. En el año 2003 el transporte por carretera tuvo una cuota del 77% en los intercambios entre los dos países.







Observatorio Transfronterizo España/Portugal



MINISTERIO  
DE FOMENTO

CENTRO  
DE PUBLICACIONES