3º relatório

Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal

Observatorio Transfronterizo España/Portugal

MOPTC
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

MINISTERIO DE FOMENTO

OTEP

Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal

3º Relatório

Portugal

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações,
Gabinete de Estudos e Planeamento

Espanha

Ministerio do Fomento,
Secretaría General de Transportes

Dezembro 2004

MOPTC
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

MINISTERIO DE FOMENTO

Entidades de Portugal e Espanha representadas no Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal:

Portugal

Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Coordenação)
Aeroportos de Portugal – ANA, SA
Caminhos-de-Ferro Portugueses – CP, EP
Direcção Geral de Transportes Terrestres – DGTT
Instituto de Estradas de Portugal – IEP
Instituto Nacional de Aviação Civil – INAC
Instituto Nacional do Transporte Ferroviário – INTF
Instituto Portuário e do Transporte Marítimo – IPTM
Rede Ferroviária de Alta Velocidade – RAVE, SA
Rede Nacional Ferroviária – REFER, EP

Direcção Geral do Turismo – DGT
Instituto Nacional de Estatística – INE

Espanha

Secretaría General de Transportes
División de Prospectiva y Estudios del Transporte (Coordinación)
Aeropuertos y Navegación Aérea - AENA
Dirección General de Aviación Civil
Dirección General de Carreteras
Dirección General de Ferrocarriles
Dirección General de la Marina Mercante
Dirección General de Programación Económica
Dirección General de Transporte por Carretera
Puertos del Estado
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles – RENFE

Instituto Estudios Turísticos – IET
Instituto Nacional de Estadística – INE

ISBN 1645-331X

Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal

Coordenação:

Portugal

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
Gabinete de Estudos e Planeamento
Av. 5 de Outubro, nº 153, 1º e 2º andares
1050-053 Lisboa
Tel. +351 21 792 13 00
geral@gep-moptc.pt
www.gep-moptc.pt

Espanha

Ministerio do Fomento
Secretaría General de Transportes
Paseo de la Castellana 67
28071 Madrid
Tel. +34 915978747
stt@mfom.es
www.mfom.es

Índice Geral

1.	Introdução	9
1.	Introducción	11
2.	Caracterização sócio-económica dos países	13
2.1.	População	13
2.2.	Dados económicos gerais	14
2.3.	Índice de motorização	16
2.4.	Comércio internacional	16
3.	Infra-estruturas de transporte rodoviário	18
3.1.	Ligações rodoviárias, segundo o tipo de estrada	18
3.2.	Intervenções em curso nas ligações rodoviárias entre os dois países	22
4.	Infra-estruturas de transporte ferroviário	25
4.1.	Corredores ferroviários de ligação	25
4.2.	Planificação conjunta das ligações	25
4.3.	Intervenções em curso nas ligações entre os dois países	26
5.	Oferta de serviços de transporte por conta de terceiros	31
5.1.	Oferta de transporte por caminho-de-ferro	31
5.2.	Oferta de transporte aéreo	32
6.	Fluxos de passageiros	34
6.1.	Transporte rodoviário de passageiros	34
6.2.	Transporte de passageiros por caminho-de-ferro	39
6.3.	Transporte aéreo de passageiros	40
6.4.	Transporte fluvial	45
7.	Fluxos de mercadorias	47
7.1.	Comércio internacional de mercadorias por modos de transporte	47
7.2.	Transporte rodoviário de mercadorias	51
7.3.	Transporte de mercadorias por caminho-de-ferro	64
7.4.	Transporte marítimo de mercadorias	66
8.	Comentários finais	70

Índice de Quadros

1. Evolução da população residente em Portugal e em Espanha entre 1995 e 2003 (em milhares de habitantes) 14
2. Evolução do PIB pm e do PIB per capita medido em paridade de poder de compra na UE15, Espanha e Portugal 14
3. Principais ligações existentes por estrada entre Portugal e Espanha – – Tráfego Médio Diário de Veículos (2003) 18
4. Intervenções concluídas e em curso nas ligações ferroviárias entre os dois países 28
5. Oferta de serviços por caminho-de-ferro, número de serviços directos semanais por sentido 31
6. Número de vagões movimentados por fronteiras (2003) 32
7. Oferta de transporte aéreo de Portugal e Espanha para a Europa (serviços regulares e não regulares) 33
8. Número de pessoas que entraram em Portugal, por via rodoviária (2003) 37
9. Estimativa do tráfego de passageiros que entraram por via rodoviária na fronteira hispano-portuguesa (2003) 38
10. Passageiros com origem/destino em Espanha e além Pirinéus de/para Portugal (comboios internacionais 2003) 39
11. Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino –tráfego regular e não regular (2003) 40
12. Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França – tráfego regular e não regular (2003) 42
13. Número de passageiros transportados entre os principais aeroportos de Portugal e Espanha (2003) 44
14. Tipologia das mercadorias carregadas e descarregadas em Portugal e Espanha em transporte internacional, em camiões matriculados em Portugal e Espanha (2003) 61
15. Transporte de mercadorias por caminho-de-ferro, entre Espanha e Portugal, por fronteira (2003) 65

Índice de Gráficos

1. Evolução da população residente em Portugal e em Espanha entre 1995 e 2003 (em milhares de habitantes) 13
2. Evolução da taxa de crescimento anual do PIB na UE 15, em Portugal e em Espanha entre 1995 e 2003 (a preços constantes) 15
3. PIB per capita, por regiões fronteiriças, em Portugal e Espanha (2001) 16
4. Evolução do Comércio Internacional de Portugal e Espanha com a UE 15 17
5. Tráfego Médio Diário (TMD) dos veículos de passageiros, por principais postos fronteiriços com intensidade superior a 1000 veículos/dia (2003) 35
6. Evolução do TDM de veículos ligeiros e pesados de passageiros nos principais postos fronteiriços 37
7. Evolução do número total de passageiros transportados entre Portugal e Espanha, por via aérea (1996-2003) 44
8. Evolução do movimento de passageiros nos rios Minho e Guadiana 45
9. Evolução do movimento de veículos nos rios Minho e Guadiana 46
10. Evolução do comércio internacional de mercadorias de Portugal com a UE 15, por modos de transporte (2 sentidos) 47
11. Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e a UE 15 (2003) 48
12. Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e a UE 15 (2003) 48
13. Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre os dois países, por modos de transporte (2 sentidos) 49
14. Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre os dois países (2003) 49
15. Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e França, por modos de transporte 50
16. Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e França (2003) 50
17. Toneladas transportadas em veículos pesados matriculados em Portugal, por países de carga/descarga 51
18. Toneladas transportadas em veículos pesados matriculados em Espanha, por países de carga/descarga 52
19. Tráfego médio diário dos veículos pesados de mercadorias nas fronteiras entre os dois países (2003) 53
20. Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta própria, por escalões de carga útil, em Espanha 55
21. Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta de outrém, por escalões de peso bruto, em Portugal 56
22. Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta de outrém, por escalões de carga útil, em Espanha 56

23. Número e peso relativo dos veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal (2003) 57
24. Número e peso relativo dos veículos a efectuar transporte nacional e de outros âmbitos, em Espanha (2003) 58
25. Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrém, em Portugal 59
26. Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrém em Espanha 60
27. Tipologia e toneladas de mercadorias carregadas e descarregadas em transporte internacional pela rodovia, em Portugal e em Espanha (2003) 62
28. Transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro, de/para Portugal, por países de origem/destino 64
29. Tráfego marítimo de mercadorias entre Portugal e Espanha, ambos os países com França e ambos os países com o resto da UE 15 (2003) 66
30. Percentagem de mercadorias movimentadas nos portos de Portugal, procedentes/com destino a portos da UE 15 (2003) 67
31. Percentagem de mercadorias movimentadas nos portos de Espanha, procedentes/com destino a portos da UE 15 (2003) 67

Índice de Mapas

1. Infra-estruturas de ligação rodoviária entre Portugal e Espanha - localização e estado das intervenções em curso (31.12.2004) 24
2. Linhas ferroviárias existentes e previstas em Portugal e Espanha em 2004 29
3. Tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados de passageiros nas fronteiras entre Portugal e Espanha (2003) 36
4. Tráfego médio diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras entre os dois países (2003) 54
5. Tráfego internacional de mercadorias de/para UE nos Portos da Península Ibérica (2003) com os cinco países que representam os maiores intercâmbios 69

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 de tráfego transfronteiriço.

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 socio-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; a análise das legislações nacionais e comunitárias que se aplicam ao transporte rodoviário de passageiros entre zonas fronteiriças contíguas.

Os trabalhos do OTEP estendem-se igualmente a âmbitos geográficos mais amplos 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.

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.

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 socio-económica 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.

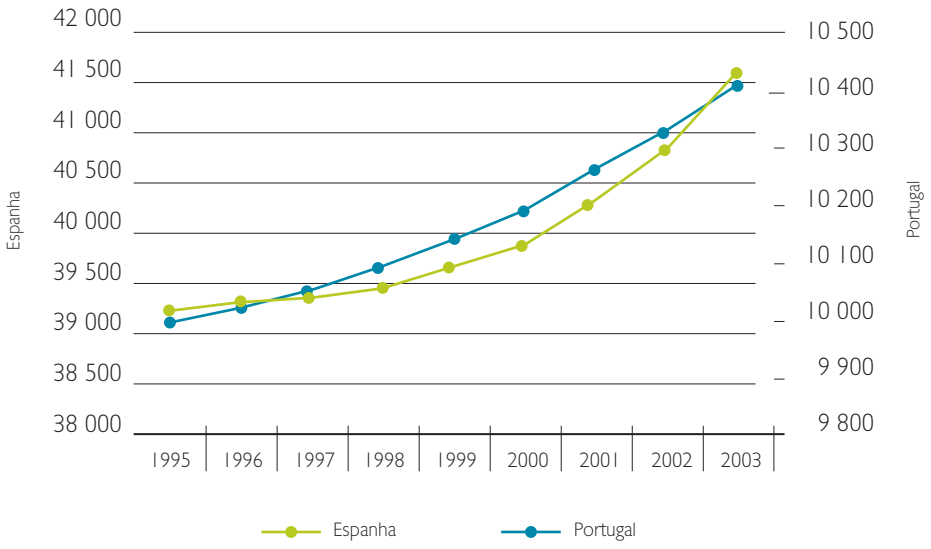
2. Caracterização Sócio-económica dos Países

Nesta análise foram consideradas as seguintes variáveis: População, Produto Interno Bruto (PIB), Índice de Motorização e Comércio Internacional.

2.1 População

Em 2003, a população residente em Portugal situava-se nos 10,4 milhões de pessoas, enquanto Espanha contava com 41,6 milhões de habitantes. As taxas de crescimento registadas face a 1995 foram de 3,9% e 5,7%, respectivamente em Portugal e Espanha.[1]

Gráfico 1: Evolução da população residente em Portugal e em Espanha entre 1995 e 2003 (em milhares de habitantes)



Fonte: EUROSTAT

Entre 2001 e 2003, a população espanhola aumentou 1,17 milhões de habitantes (2,9%), enquanto que em Portugal se registou um incremento populacional de cerca de 145 mil pessoas, o que representa um crescimento de 1,4%. No ano de 2000, a soma da populção dos dois países correspondia aproximadamente a 13% do total de habitantes da UE15. Em finais de 2003, a densidade populacional (expressa em habitantes por km^2) era, em ambos os países, inferior à média da UE 15 que se situava nos 118 hab./km^2 (Espanha 83 hab./km^2, Portugal 112 hab./km^2).

[1] Este aumento foi motivado pela inclusão no Censo espanhol de um elevado número de imigrantes que representavam, no final do ano 2004, entre 6% e 7% do total da sua população.

Quadro 1: Evolução da população residente em Portugal e em Espanha entre 1995 e 2003 (em milhares de habitantes)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Portugal	10 013	10 041	10 070	10 108	10 150	10 198	10 263	10 329	10 407
Espanha	39 305	39 383	39 468	39 571	39 724	39 961	40 376	40 851	41 551

Fonte: EUROSTAT

2.2 Dados Económicos Gerais

O quadro 2 mostra a evolução do Produto Interno Bruto a preços de mercado (PIBpm) e do Produto Interno Bruto per capita (PIBpc) medido em paridade do poder de compra (PPC) na UE 15, em Espanha e Portugal. Constata-se que, em ambos os países, o valor do PIBpc, medido em paridades do poder de compra, apresenta valores abaixo da média comunitária (considerada igual a 100), embora se tenha registado, ao longo do período em análise, uma diminuição do diferencial face ao valor médio comunitário. Espanha registava em 1995 um diferencial de 24 pontos percentuais (p.p.) e em 2003 de 14 p.p.; Portugal passou de uma diferença de 38 p.p. em 1995 para 35 p.p. em 2003.

Quadro 2: Evolução do PIB pm e do PIB per capita medido em paridade de poder de compra na UE 15, Espanha e Portugal

	PIB a preços de mercado (10^9 euros)			PIB per capita em paridade do poder de compra		
	UE 15	Espanha	Portugal	UE 15	Espanha	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

Nota: O valor 100 corresponde à média da UE 15, referida ao ano de 1990

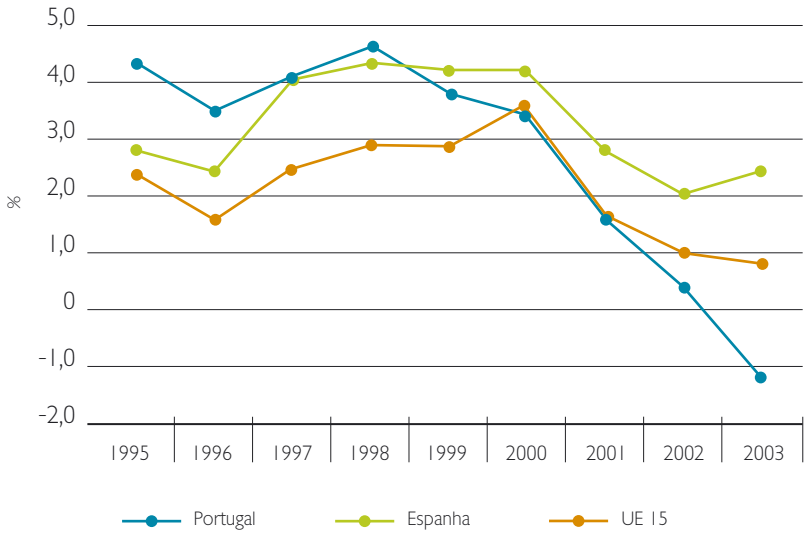
Fonte: EUROSTAT

No gráfico 2, apresenta-se a evolução das taxas de crescimento anuais do PIB (a preços constantes), entre 1995 e 2003, salientando-se os seguintes aspectos gerais:

- Em 2001 os valores baixam bruscamente, apresentando Espanha, Portugal e a UE 15 as menores taxas de crescimento do período considerado. A situação de abrandamento manteve-se na UE 15 e em Portugal, em 2002 e 2003.

- Espanha e Portugal apresentaram sempre taxas de crescimento superiores às da UE 15, mas nos anos de 2000 e 2001, as taxas de Portugal aproximaram-se bastante mais das comunitárias. Espanha manteve sempre um ritmo de crescimento superior ao da UE 15 tendo-se inclusivamente observado, em 2003, uma inversão da tendência decrescente.

Gráfico 2: Evolução da taxa de crescimento anual do PIB na UE 15, em Portugal e em Espanha entre 1995 e 2003 (a preços constantes)

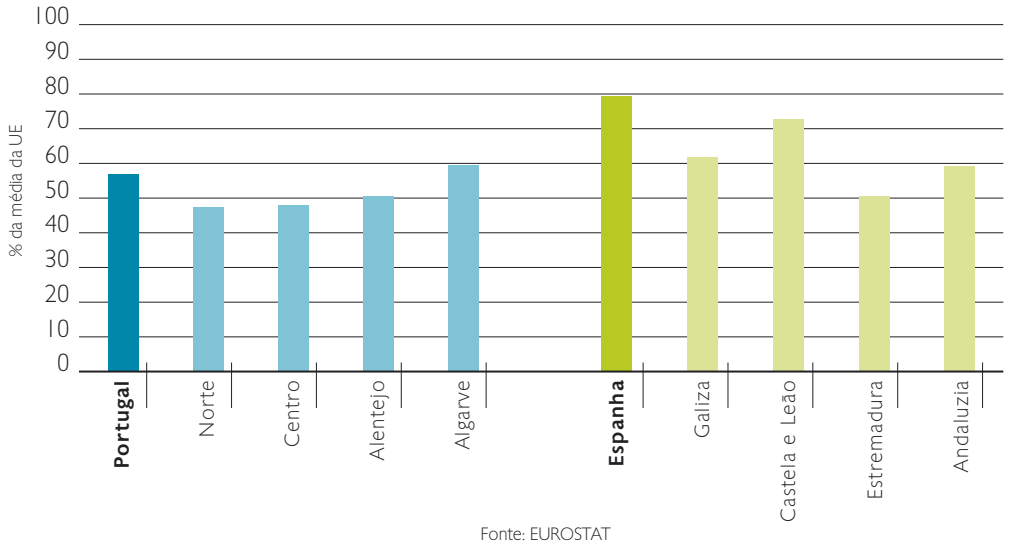


Fonte: EUROSTAT

No grafico 3 evidencia-se o PIB per capita, em paridade do poder de compra relativamente à média da União Europeia, das regiões fronteiriças de Portugal e Espanha. Verifica-se que todas se encontram abaixo daquele valor e abaixo da média nacional, destacando-se a situação desfavorável das regiões Norte, Centro e Alentejo no caso de Portugal e Estremadura, no caso espanhol, ficando estas regiões aquém dos 60% da média da União Europeia.[2]

[2] Estes valores não são directamente comparáveis com os do anterior relatório uma vez que a EUROSTAT passou a publicar os valores deste indicador relativamente à média da UE 25 e não UE 15 como anteriormente acontecia.

Gráfico 3: PIB per capita, por regiões fronteiriças, em Portugal e Espanha (2001)



Fonte: EUROSTAT

2.3 Índice de Motorização

Os últimos dados publicados sobre o Índice de Motorização em Portugal correspondem ao ano 2001, ascendendo o valor deste indicador, nesse ano, a 364 veículos por cada mil habitantes. Em Espanha, o índice de motorização ascendia no ano 2003 a 437,5 veículos por cada mil habitantes. A ligeira diminuição que se regista relativamente ao ano 2001 (em que o valor do índice era de 449 veículos por mil habitantes), foi motivada por um forte incremento da população, cujas causas se indicaram anteriormente.

2.4 Comércio Internacional

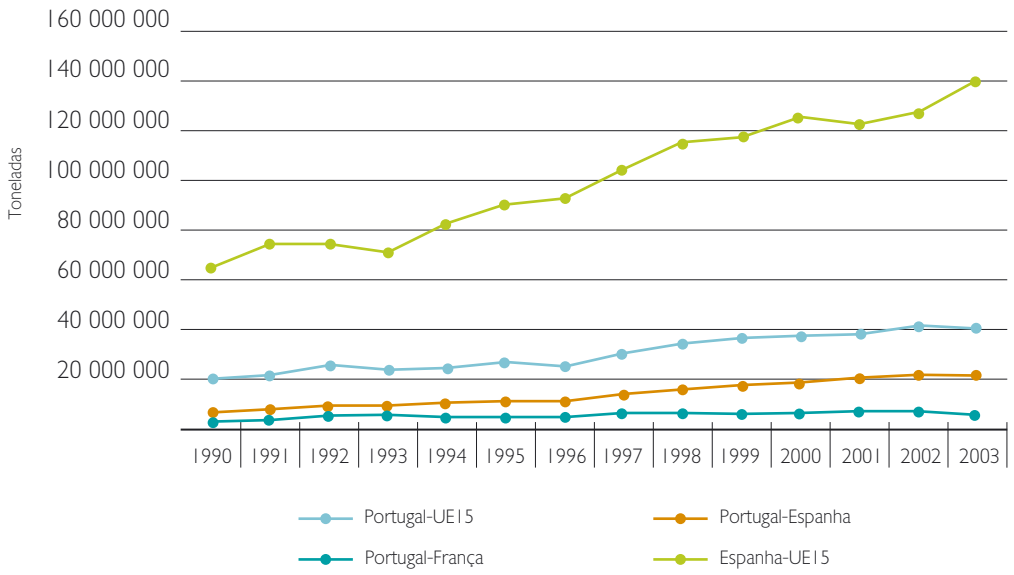
A evolução das trocas comerciais de mercadorias entre os dois países e a restante UE 15[3], nos dois sentidos, em termos da variável toneladas de mercadorias (gráfico 4) mostra que, no caso de Portugal, as trocas mais do que duplicaram, passando de 18 milhões de toneladas, em 1990, para cerca de 39 milhões, em 2003. Neste ano, e reflexo da conjuntura internacional, o comércio de Portugal com a UE 15 sofreu um decréscimo de 3,9% relativamente a 2002, tendo as trocas com Espanha e França sido também afectadas por decréscimos da ordem dos 0,7% e 15,6%, respectivamente.

No que se refere às trocas comerciais entre Espanha e a UE 15, o volume de toneladas de mercadorias passou de 60 para cerca de 140 milhões, entre 1990 e 2003. Entre 2002 e 2003,

[3] Por uma questão de coe

registou-se um acréscimo de mais de 10% no volume de toneladas transportadas entre Espanha e os parceiros comunitários.

Gráfico 4: Evolução do Comércio Internacional de Portugal e Espanha com a UE 15



Fonte: EUROSTAT – Estatísticas do Comércio Externo

3. Infra-Estruturas de Transporte Rodoviário

3.1 Ligações Rodoviárias, segundo o tipo de estrada

Existem entre os dois países sessenta locais de passagem por estradas asfaltadas de competência municipal, provincial, regional ou estatal, com um tráfego total registado em 2003 de quase 74 000 veículos diários, dos quais 63 500 correspondem à definição de veículos ligeiros, 10 400 veículos pesados, que por sua vez se distribuem em 10 100 camiões e 300 autocarros.

O quadro 3 sintetiza os principais pontos de ligação rodoviária entre os dois países apresentando-se sempre que disponível a designação da estrada e o respectivo Tráfego Médio Diário (TDM) no ano de 2003.

Quadro 3: Principais ligações existentes por estrada entre Portugal e Espanha – – Tráfego Médio Diário de Veículos (2003)

Fronteiras Espanha/Portugal	Identificação das estradas*	Tipo**	Responsabilidade***		TMD 2003 (ligeiros e pesados)	
			Portugal	Espanha	Portugal	Espanha
Tui (puente nuevo) Valença do Minho (*)	AP-55 IP-1	A AP	REN	RCE	14 725	15 511
Tui (puente viejo) Valença do Minho	N-550 EN-13		REN	Municipal		4 903
Salvaterra do Miño Monçao	EN-101		REN	Municipal		
Arbo Melgaço	PO-405 (PO-400b			CCAA Galicia 3a		1 279
Ponte Barxas San Gregório	OU-801 (OU-410) EN-301		REN	CCAA Galicia 3a		1 003
Ponte Barxas-Azoreira Castro Laboreiro				Municipal		10
Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	C.V.18		Diputación			1 330
Aceredo Lindoso	OU-540 (N-540) EM 304-1 (IC-28)		REM	CCAA Galicia 3a		1 433
Torneiro Portela do Homem	OU-312 ER 308-1		RER	CCAA Galicia 1a		516
Calvos de Rondín Tourem	OU-303		CCAA Galicia 3a			225
Requias (Muiños) Tourem				Municipal		150
Baltar Sendim (Montealegre)	C.V. 638 EN 103-9		REN	Diputación		469
A Xironda (Cualedro) Santo André (Chaves)	C.V. 315			Municipal		53

(continua)

Quadro 3: Principais ligações existentes por estrada entre Portugal e Espanha – – Tráfego Médio Diário de Veículos (2003) Continuação

Fronteiras Espanha/Portugal	Identificação das estradas*	Tipo**	Responsabilidade***		TMD 2003 (ligeiros e pesados)	
			Portugal	Espanha	Portugal	Espanha
A Xironda Vilar de Perdices (Cualedro) Montealegre				Municipal		59
Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Municipal		50
San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Municipal		10
Espiño (Oimbra) Soutelinho (Chaves)				Municipal		20
Verín Vila Verde Raia	N-532 EN 103 (IP 3)		REN	RCE	4 094	4 555
Soutochao (Vilardebós) Xixirei				Municipal		150
Terroso (Vilardebós) San Vicente				Municipal		80
Vilarello da Cota (Vilardebós) Mairos				Municipal		50
Arzádegos (Vilardebós) Trabancas				Municipal		90
Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna				Municipal		5
Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro				Municipal		100
Manzalvos (A Mezquita) Moimenta	OU-311			CCAA Galicia 3º		321
Calabor Portelo	ZA-925 (C-622) EN 103-7 (IP-2)		REN	CCAA Cast. León 2º		422
Rio Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-92 IEM 308		REN	CCAA Cast. León 2º		52
San Martín de Pedroso Quintanilha	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 2ªº		863
Fermoselle Bemposta	CL-527 (ZA-323) EN 211-7			CCAA Cast. León 1º		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 1º		1 070

(continua)

Quadro 3: Principais ligações existentes por estrada entre Portugal e Espanha – – Tráfego Médio Diário de Veículos (2003) Continuação

Fronteiras Espanha/Portugal	Identificação das estradas*	Tipo**	Responsabilidade***		TMD 2003 (ligeiros e pesados)	
			Portugal	Espanha	Portugal	Espanha
La Bouza Escarigo	CV-98 (CM-601)			Municipal		75
Aldea del Obispo Vale da Mula	CV-99 (CP-233)			Municipal		50
Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP-5		REN	RCE	7 379	6 676
La Alamedilla Batocas	CM-215			Municipal		50
La Albergueria de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200			CCAA Cast. León 2º		441
Navasfrías Lageosa	CV-148 (CM-602)			Municipal		50
Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)			Municipal		50
Valverde del Fresno Penamarcor	EX-205 ER-346		RER	CCAA Extremadura 2º		1 287
Moraleja Termas Monfortinho	EX-108 EN 239 (IC-31)		REN	CCAA Extremadura 1º		518
Piedras Albas Segura	EX-207 ER 335		RER	CCAA Extremadura 2º		129
Cedillo (Alcantára) Montalvao	EX-374 EM 359-3		REM	CCAA Extremadura 3º		219
La Fontañera La Fontañera	CC-98			Diputación		30
Valencia de Alcántara Marvao	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 Caia (*)	N-V IP-7	A AP	REN	RCE	9 426	8 669
Olivenza Ajuda	EX-105			CCAA Extremadura 1º		958
Villanueva del Fresno Leonardo (Mourao)	EX-107 EN 256		REN	CCAA Extremadura 1º		1 419
Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102			Diputación		231

(continua)

Quadro 3: Principais ligações existentes por estrada entre Portugal e Espanha – – Tráfego Médio Diário de Veículos (2003) Continuação

Fronteiras Espanha/Portugal	Identificação das estradas*	Tipo**	Responsabilidade***		TMD 2003 (ligeiros e pesados)	
			Portugal	Espanha	Portugal	Espanha
Encinasola Barrancos	C-439 EN 258		REN	CCAA Andalucía 3a		250
Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça				Municipal		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 3a		200
Ayamonte Monte Francisco (V.R.S António)	IP-1	A A	REN	RCE	6 778	9 706

(*) Utilizou-se a nova denominação das estradas, colocando entre parêntesis a anterior quando esta foi alterada. No caso de Espanha as estradas de titularidade municipal carecem de um modo geral de identificação, ainda que na maior parte dos casos possam ter uma designação.

(**) A: Auto-estrada sem portagem, AP: Auto-estrada com portagem

(***) **Portugal:** REN/RER/REM: Rede de Estradas Nacional, Regional, Municipal

Espanha: RCE: Rede de Estradas do Estado, CCAA: Comunidade Autónoma com três níveis (1º, 2º y 3er ordem) e Municipal

Fonte: Portugal – Instituto de Estradas de Portugal
Espanha – Direcção Geral de Carreteras

3.2 Intervenções em Curso nas Ligações Rodoviárias entre os dois Países

Para além das conexões rodoviárias anteriormente apresentadas, existe um conjunto de obras em curso com o objectivo de melhorar as condições de circulação de pessoas e veículos entre os dois países. É o caso das pontes internacionais e de algumas estradas específicas, cuja construção é essencial para o reforço das ligações transfronteiriças.

Do lado de Portugal, salientam-se as seguintes obras em fase de execução ou em estudo:

– *Pontes:*
- Vila Nova de Cerveira – Goian (Rio Minho) – abertura ao tráfego em Junho de 2004
- Vila Verde de Raia – Feces de Baixo (Rio Tâmega) – obra a lançar
- Quintanilha – San Martín de Pedroso (Rio Maçãs) – obra a lançar
- Alcoutim – Sanlucar del Guadiana (Rio Guadiana) – em estudo

– *Estradas:*
- Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro/Salamanca (IP5)
- Beja-Vila Verde de Ficalho (IP8) (em estudo)

Do lado Espanhol, destacam-se as seguintes actuações, ordenadas segundo os itinerários principais espanhóis que fazem ligação fronteiriça:

– *A Coruña-Vigo-Tui-Porto*
Este troço de auto-estrada com portagem (16,9 km) foi inaugurado em Novembro de 2003 e permitiu completar a auto-estrada do Atlântico AP-9 (217,7 km). Esta auto-estrada faz conexão com a "autovia" A-55 (4,9 km) e em Tui (fronteira) com a IP 1.

– *Verín-Vila Verde de Raia*
A conexão Verín-Vila Verde de Raia (fronteira) de 12,4 km encontra-se em fase de projecto. Está pendente de redacção o projecto de construção da ponte sobre o rio Tâmega, a ser elaborado por Espanha.

– *Tordesilhas-Zamora-Bragança*
Em Março de 2004 foi colocado ao serviço o troço Tordesilhas-Toro (34 km). Quanto ao troço Toro-Zamora, encontra-se em execução estando prevista a sua conclusão em Abril de 2006 (32,3 km). O troço entre Zamora e a fronteira portuguesa (76 km) encontra-se em processo de avaliação de impacto ambiental a partir do qual se poderá completar o itinerário Tordesilhas-Bragança.

Na Cimeira Hispano-Portuguesa de Novembro de 2003, ambos os governos aprovaram o projecto "Ponte sobre o rio Manzanas, entre São Martim de Pedrosos e Quintanilha" condicionado pela obtenção da declaração de impacto ambiental pelas entidades portuguesas competentes.

- *Burgos-Tordesilhas-Salamanca-Fuentes de Onõro-Guarda*
  Os troços Burgos-Salamanca Norte (242 km) e Salamanca Oeste-Marin de Yeltes (47,6 km) são de auto-estrada (sem portagem) que se encontra em serviço.

  Para completar este itinerário encontram-se em execução os troços Salamanca Oeste-Salamanca Norte (17,5 km) que têm a sua conclusão prevista para 2007, Martín de Yeltes-Cidade Rodrigo (32,9 km), com conclusão prevista para 2005 e Cidade Rodrigo-Fuentes de Onõro (18,1 km) com finalização que se prevê para o ano de 2007. O toço fronteiriço Fuentes de Onõro-Vilar Formoso (7 km) está dependente da declaração de impacto ambiental.

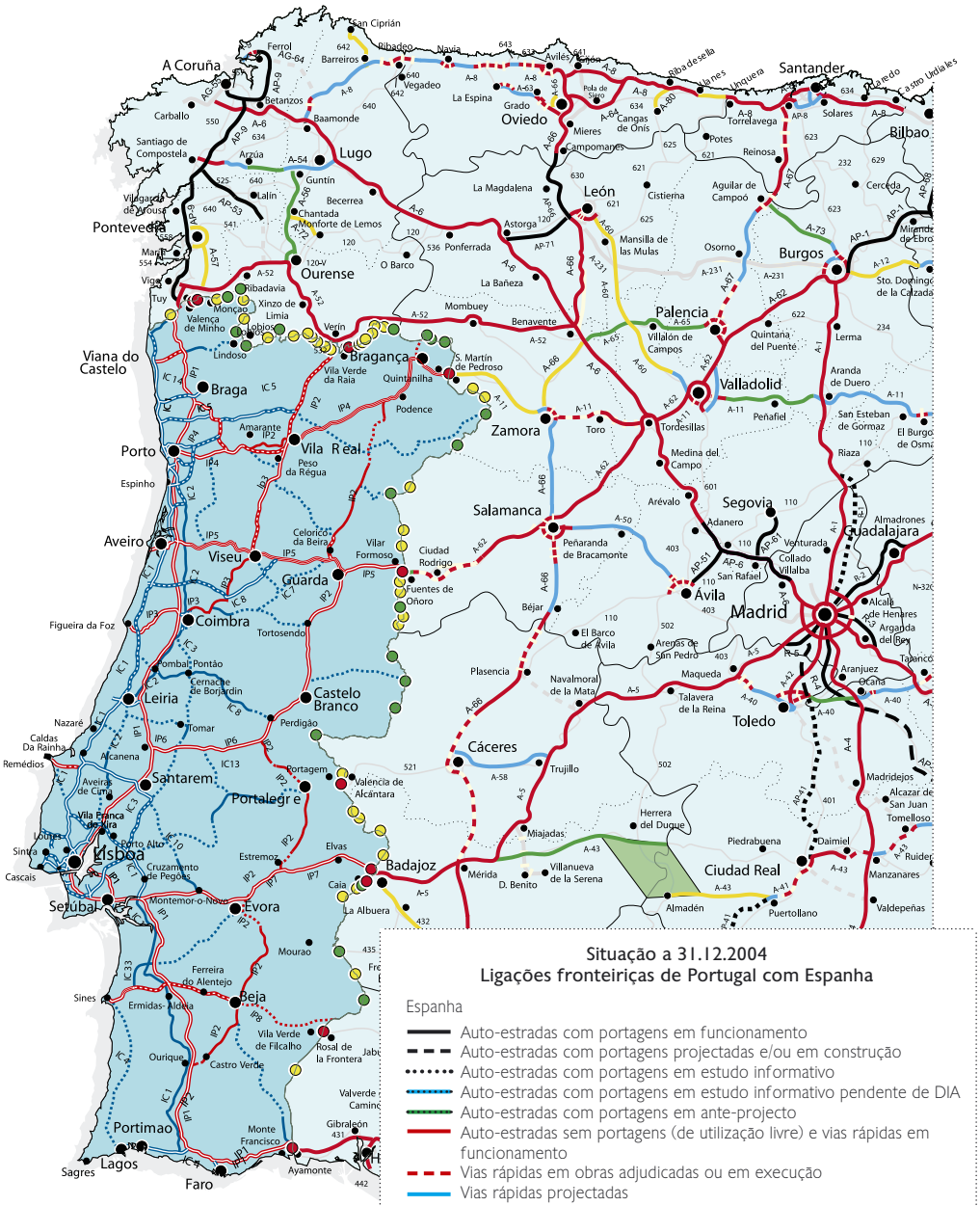
- *Granada-Cordoba-Badajoz*
  Relativamente a este troço foram concluídos os trâmites para a redacção do estudo informativo.

Entre os objectivos associados a estas actuações, há a salientar a necessidade de fomentar o desenvolvimento da região Norte de Portugal e das Comunidades Autónomas da Galiza e Castela-Leão, assim como o compromisso de combater o isolamento de algumas regiões da zona. De referir ainda o interesse regional e local deste tipo de obras de ligação entre Portugal e Espanha, tanto por efeito da melhoria de capacidade de resposta aos movimentos pendulares de passageiros que diariamente se realizam nas localidades de fronteira, como também pelas potencialidades de procura turística associadas a uma melhoria das acessibilidades transfronteiriças.

O OTEP procurará acompanhar a evolução dos investimentos que contribuam para a melhoria das ligações entre os dois países, tendo em conta as bacias de emprego efectivas e potenciais, bem como as dinâmicas de promoção das especificidades locais, com vista à expansão das povoações limítrofes de ambos os países.

O mapa 1 ilustra as infra-estruturas de ligação rodoviária entre Portugal e Espanha, bem como o estado das intervenções de melhoria das ligações entre os dois países. Indicam-se especificamente as intervenções em curso ou em estudo, tanto por parte de Espanha como de Portugal.

Mapa 1: **Infra-estruturas de ligação rodoviária entre Portugal e Espanha – – localização e estado das intervenções em curso (31.12.2004)**



Fonte: Portugal – IEP
Espanha – DG Carreteras

4. Infra-Estruturas de Transporte Ferroviário

4.1 Corredores Ferroviários de Ligação

Actualmente existem quatro pontos de ligação ferroviária entre os dois países:

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

As principais ligações, quer de passageiros, quer de mercadorias são Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro e Marvão-Beirã – Valencia de Alcántara.

Os serviços de transporte de passageiros e mercadorias, são prestados unicamente pelas quatro linhas referidas anteriormente. Do lado português, as ligações entre os dois países são asseguradas pela linha do Minho (Valença/Tui) e pela linha da Beira-Alta (Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro), pela Linha do Leste e pelo ramal de Cáceres. A linha do Minho com um total de 134 km, tem os primeiros 42 km em via dupla electrificada, sendo o restante em via única não electrificada. A linha da Beira Alta com 201 km de extensão tem no seu troço inicial 8 km de via dupla electrificada, sendo o restante em via única não electrificada. A linha do Leste com 140 km e o Ramal de Cáceres com 72 km, são em via única não electrificada.

No que respeita às linhas espanholas de acesso a estes quatro pontos fronteiriços, são todas de via única sem electrificação.

4.2 Planificação Conjunta das Ligações

Na Cimeira Bilateral da Figueira da Foz, realizada em 7 e 8 de Novembro de 2003 e posteriormente na de Santiago de Compostela (2004), Portugal e Espanha acordaram estabelecer quatro ligações ferroviárias transfronteiriças de Alta Velocidade: Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca, Lisboa-Madrid e Faro-Huelva.

Os acordos já alcançados em anteriores Cimeiras Bilaterais, que anualmente reunem os Governos dos dois países, tinham possibilitado a criação de um instrumento conjunto que desenvolvesse os conhecimentos necessários para poder planificar de mútuo acordo as ligações ferroviárias. Nesse sentido, em Janeiro de 2001, foi constituído o Agrupamento Europeu de Interesse Económico "Alta Velocidade Espanha-Portugal" (AVEP), que integra

o GIF (Gestor de Infra-estraturas Ferroviárias), entidade pública empresarial espanhola e a RAVE (Rede Ferroviária de Alta Velocidade), empresa pública portuguesa.

No decurso do ano de 2003, no âmbito do Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE) – Alta Velocidade Portugal-Espanha – AVEP, foram adjudicados os "Estudos de Mercado relativos à ligação Porto-Vigo", bem como os "Estudos de Mercado de Avaliação Socio-económica e Financeira das ligações em Alta Velocidade entre Lisboa/Porto e Madrid" e ainda os "Estudos de Viabilidade Técnica e Estudos Prévios dos Corredores Transfronteiriços" destas ligações.

Os "Estudos de Mercado relativos aos Eixos Porto-Vigo e Lisboa/Porto-Madrid", integram análises de "benchmarking", campanhas de contagens e inquéritos, modelação e simulação de cenários, projecções de procura e avaliação socio-económica e financeira, incluindo análise de sensibilidade. Os "Estudos de Viabilidade Técnica e Estudos Prévios" compreendem a avaliação técnica, económica e ambiental das diversas alternativas de traçado para tráfego de passageiros e misto para as velocidades máximas de 300 e 350 km/h, no que se refere ao Corredor (Elvas – Badajoz), e para tráfego misto e velocidades máximas de 200 e 250 km/h, quanto ao Corredor (Almeida - Salamanca) bem como a elaboração dos "Estudos de Impacte Ambiental" e o "Acompanhamento dos Processos de Avaliação de Impacte Ambiental". Os referidos estudos de mercado e a 1ª Fase dos Estudos de Viabilidade Técnica prosseguem em simultâneo com os estudos e projectos relativos aos traçados nos respectivos territórios nacionais que darão continuidade às referidas ligações transfronteiriças.

Foi ainda criado um Grupo de Trabalho Permanente para o Transporte Ferroviário Hipano-Português, cujo âmbito e objectivos foram definidos na Cimeira Ibérica da Figueira da Foz (2003) e, tal como acordado na última Cimeira ocorrida em Santiago de Compostela (2004), com vista a melhorar a eficácia das actuações conjuntas, os estudos comuns a realizar serão dirigidos por este Grupo de Trabalho e pela AEIE "AVEP".

De referir igualmente, que existe já um acordo de colaboração para levar a cabo um estudo de mercado relativo a uma ligação ferroviária de mercadorias entre Sines/Setúbal/Lisboa-Madrid.

4.3 Intervenções em Curso nas Ligações entre os dois Países

Existem, em ambos os países diversos focos de actuação no que se refere à modernização das linhas ferroviárias, no sentido de potenciar melhores ligações transfronteiriças entre os dois países, nomeadamente, através do aumento da capacidade das linhas, da melhoria das acessibilidades às estações e aos respectivos interfaces e do aumento da oferta de transporte em termos da qualidade de serviço prestado e conforto dos passageiros.

Para além destes aspectos, há que considerar também a necessidade de responder a um conjunto de objectivos estratégicos que se relacionam com o transporte multimodal de mercadorias. De facto, algumas destas intervenções pressupõem tornar mais eficiente não só o transporte internacional de mercadorias, mas também a relação operacional entre modos.

Assim, do lado português, e na linha do Minho, encontra-se actualmente em estudo o troço Nine-Viana do Castelo-Valença, sendo que as intervenções que se venham a consolidar estão interligadas com as decisões que se venham a tomar no âmbito da ligação em Alta Velocidade entre Porto-Vigo.

Na linha do Norte continuam os trabalhos de modernização, nomeadamente nos troços Entroncamento-Albergaria e Quintans-Ovar. As restantes intervenções nesta linha estão interligadas com a construção da nova ligação, em Alta Velocidade, entre Lisboa e Porto.

A linha da Beira Baixa tem neste momento concluída a sua modernização até Castelo Branco, estando o troço entre Entroncamento e Castelo Branco electrificado. Os troços entre Castelo Branco-Covilhã e Covilhã-Guarda têm neste momento previstas intervenções ao nível da electrificação, novos sistemas de sinalização, renovação de via e reforço de pontes.

Está actualmente em curso a elaboração do Esquema Director da Rede Ferroviária Nacional, o qual se constituirá como a base para preparação do Plano Ferroviário Nacional, e que integrará as redes convencional e de Alta Velocidade.

O quadro 4 sintetiza as principais actuações em curso (e algumas concluídas) do lado de Portugal, as quais têm como objectivo melhorar a qualidade e a eficiência do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias.

Quadro 4: **Intervenções concluídas e em curso nas ligações ferroviárias entre os dois países**

Linha	Caracterização	Intervenções (Troços)
L. Minho	A Linha do Minho integra-se na Rede Transeuropeia, ligando o Porto ao norte de Espanha (Galiza) e tem funções suburbanas para o tráfego entre as cidades do Porto, Braga e Guimarães.	Ermesinde / Nine
L. Norte	A Linha do Norte com cerca de 335 Km de extensão, está inserida no principal eixo ferroviário do País constituindo esta via a espinha dorsal da malha ferroviária portuguesa, pois nela confluem as linhas mais importantes do sistema ferroviário nacional.	Braço de Prata / Entroncamento Entroncamento / Pampilhosa Pampilhosa / Vila Nova de Gaia
L. Beira Alta *	A Linha da Beira Alta integra-se na Rede Transeuropeia, constituindo-se como a ligação por excelência a Espanha e além Pirinéus.	Pampilhosa / Luso Luso / V. Formoso
L. Beira Baixa	A Linha da Beira Baixa integra-se na Rede Transeuropeia e configura-se como fecho de malha complementar à Linha da Beira Alta para as ligações internacionais.	Entroncamento / Mouriscas Mouriscas / C.Branco C.Branco / Covilhã Covilhã / Guarda
L. Leste e R. Cáceres	Actualmente garantem o serviço internacional, quer de mercadorias, quer de passageiros. No futuro, o seu desempenho estará interligado com as decisões que vierem a ser tomadas no âmbito de novas linhas de ligação a Espanha. As intervenções consistem em trabalhos de conservação para garantir o serviço existente ao longo da linha e supressão/reconversão de passagens de nível.	Abrantes/Elvas Marvão-Beirã

* Projecto concluído
Fonte: Portugal – REFER

Mapa 2: Linhas ferroviárias existentes e previstas em Portugal e Espanha em 2004

Fonte: Portugal – REFER
Espanha – Ministério do Fomento – PEIT

Pela parte espanhola, o Ministério do Fomento encontra-se a levar a cabo as seguintes actuações:

- A conexão ferroviária por Tui está incluída no corredor de alta velocidade denominado "Eixo Atlântico", que se encontra em plena fase de construção;

- Na conexão por Fuentes de Onõro encontra-se em fase de redacção o projecto de electrificação do troço Salamanca Fuentes de Onõro. Em 25 de Outubro de 2003 iniciaram-se os estudos de impacte ambienral que em breve serão submetidos a discussão pública;

- Na conexão por Badajoz, foram finalizadas, no ano 2003, as obras de renovação de via do troço Aljucén-Badajoz que incluía a supressão de passagens de nível e melhorias da sinalização;

- Está em curso uma renovação de via entre Mérida e Villanueva de la Serena--Cabeza de Buey.

Por outro lado, em Espanha, em Dezembro de 2004, foi apresentado pelo Ministério do Fomento o Plano Estratégico de Infra-estruturas e Transportes (denominado PEIT) que tem como objectivo principal definir um marco de referência a longo prazo da política de transportes espanhola, sob o prisma do rigor e com o objectivo obter um maior consenso possível. Foi elaborado um primeiro "documento/proposta" que foi colocado à consideração e levado a debate entre os Ministérios e Organismos da Administração Geral do Estado, as Administrações Territoriais, os agentes e entidades sociais, debate esse, alargado a toda a sociedade espanhola.

No capítulo referente ao transporte ferroviário, o PEIT define como prioridade a actuação no sistema ferroviário com o objectivo de que, de forma progressiva, este sistema se converta num elemento central de articulação dos serviços intermodais de transporte, tanto para passageiros como para mercadorias.

Oferta de Serviços de Transporte por Conta de Terceiros 5.

Oferta de Transporte por Caminho-de-ferro 5.1

No quadro 5 indicam-se os serviços semanais directos que são assegurados entre Portugal, Espanha e França, em comboios internacionais e que efectuam ligação com origem em Portugal, resumindo a oferta existente - de salientar que as ligações em sentido inverso são em igual número.

Quadro 5: Oferta de serviços por caminho-de-ferro
número de serviços directos semanais por sentido

Serviço	Fronteira	Verão/Inverno
Lisboa-Paris[4]	Vilar Formoso	7
Lisboa-Madrid	Marvão-Beirã	7
Porto-Vigo	Valença	14

Fonte: Portugal – Caminhos-deFerro Portugueses, EP (CP, EP)

Entre Lisboa e Paris e Lisboa e Madrid realiza-se uma ligação diária em cada sentido, sendo utilizado, no primeiro caso, material misto CP-RENFE até Hendaia e a partir daí um comboio da SNCF (TGV). Na segunda ligação o material é da responsabilidade da RENFE.

Quanto à ligação Porto-Vigo, é assegurada com material da CP, sendo efectuadas duas viagens diárias em cada sentido (totalizando 14 ligações).

Em termos de transporte de mercadorias existem os seguintes comboios programados que efectuam transporte de contentores para Espanha:

- Um comboio diário das regiões de Lisboa e Porto para a região de Madrid, atravessando a fronteira de Marvão/Valencia de Alcántara;
- Quatro comboios semanais de tipo "multicliente" entre Portugal e Espanha, atravessando a fronteira de Elvas/Badajoz;
- Três comboios semanais do Porto de Lisboa (Alcântara) com destino a Vigo, passando pela fronteira de Valença/Tui;
- Um comboio semanal para Irún e além Pirinéus, pela fronteira de Vilar Formoso/ Fuentes de Oñoro;
- Um comboio diário para vários destinos em Espanha, pela fronteira de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro.

[4] Com mudança em Hendaia.

O quadro 6 apresenta o movimento de vagões nas fronteiras ferroviárias entre Portugal e Espanha, para o ano de 2003.

Quadro 6: Número de vagões movimentados por fronteiras (2003)

	Espanha/ /Portugal	Trânsito p/Portugal	Portugal/ /Espanha	Trânsito p/Espanha	Total
Valença do Minho Tui	1 033	1	1 068	-	**2 102**
V. Formoso F. Oñoro	9 330	198	7 542	430	**17 500**
Marvão V. Alcántara	5 067	-	5 619	-	**10 686**
Elvas Badajoz	573	-	2 785	-	**3 358**
Total	**16 003**	**199**	**17 014**	**430**	**33 646**

Fonte: Espanha – RENFE

O movimento global de vagões ascendeu a 33 646 no ano 2003 o que representa um acréscimo de 13% relativamente a 2001. Este aumento deveu-se essencialmente ao incremento registado no sentido Portugal-Espanha que passou de um total de 10 670 vagões movimentados em 2001 para 17 014 em 2003.

Tal como já anteriormente se verificava, a fronteira de Vilar Formoso- Fuentes de Oñoro foi, em 2003, aquela que maior número de vagões movimentou quer no sentido Espanha-Portugal, quer no sentido Portugal-Espanha, sendo a fronteira de Elvas-Badajoz aquela que menos movimento registou no sentido Espanha-Portugal e a fronteira de Valença-Tui a menos expressiva em movimento de vagões de Portugal para Espanha.

5.2 Oferta de Transporte Aéreo

A análise do número de lugares oferecidos para destinos europeus, a partir de aeroportos de Portugal e Espanha (quadro 7) evidencia desde logo que a UE 15 é o destino predominante, representando mais de 95% dos lugares oferecidos em ambos os países.

No que respeita à oferta bilateral de lugares verifica-se que esta é ligeiramente diferenciada consoante a época do ano - no Verão é um pouco mais elevada do que no Inverno, uma vez que há maior diversificação dos destinos. Assim, no Verão, a percentagem de lugares

oferecidos por Portugal com destino a Espanha foi pouco mais de 10% do total de lugares oferecidos para todos os destinos europeus. No Inverno de 2002/2003, a percentagem de lugares oferecidos com destino ao país vizinho foi de 13,4% do total.

Portugal representou 3% e 2% do total de lugares que Espanha ofereceu com destino à UE 15, respectivamente no Inverno e no Verão. Os aeroportos de Espanha têm uma oferta de lugares para destinos europeus que ultrapassa os lugares oferecidos por Portugal em três vezes mais no Inverno e quatro vezes mais no Verão.

Quadro 7: Oferta de transporte aéreo de Portugal e Espanha para a Europa (serviços regulares e não regulares)

Destinos	Origens			
	Portugal		Espanha	
	Inverno 2002/2003 Lugares oferecidos	Verão 2003 Lugares oferecidos	Inverno 2002/2003 Lugares oferecidos	Verão 2003 Lugares oferecidos
Portugal			971 006	1 494 062
Espanha	1 130 764	1 570 020		
Total UE 15*	**7 973 676**	**14 658 259**	**29 791 584**	**64 010 081**
Outros Países Europa				
	436 834	786 581	1 591 330	1 443 333
Total Europa	**8 410 510**	**15 444 840**	**31 382 914**	**65 453 414**

Fonte: Portugal – ANA, SA / SIT
Espanha – DG Aviação Civil

* Inclui Portugal e Espanha.

6. Fluxos de Passageiros

6.1 Transporte Rodoviário de Passageiros

A análise do fluxo de passageiros entre os dois países foi efectuada a partir do indicador do Tráfego Médio Diário (TDM) de veículos ligeiros e pesados de passageiros obtido a partir dos contadores de tráfego situados nos diversos postos fronteiriços. Esta análise foi completada com o resultado do inquérito FRONTUR que tem lugar em Espanha e é desenvolvido pelo Instituto de Estudios Turísticos[5], visando o conhecimento dos movimentos turísticos de âmbito internacional.[6]

No caso português, esta análise foi complementada com inquéritos realizados pela Direcção Geral do Turismo e INE de Portugal, com vista ao conhecimento do movimento de turistas de âmbito internacional.

Segundo se deduz dos dados da DG Carreteras de Espanha, o tráfego total de automóveis, em ambos os sentidos que atravessaram diariamente as fronteiras entre ambos os países no ano 2003, corresponde a 63 500 veículos/dia aproximadamente, contra cerca de 57 000 veículos diários em 2001.

De acordo com dados apurados pelo Instituto de Estradas de Portugal, foram cerca de 39 mil os veículos que atravessaram as fronteiras entre Espanha e Portugal diariamente durante o ano de 2003, nas fronteiras alvo de contagens por parte desta entidade. Este valor representa um acréscimo de quase 9% relativamente ao ano de 2001, acréscimo este que se ficou a dever essencialmente à fronteira de Caia/Badajoz em que se verificou um aumento de 15% no tráfego médio diário de passageiros (em veículos ligeiros e pesados).

No gráfico 5 constam os valores do TMD de automóveis nos vários postos fronteiriços no ano de 2003, segundo o Instituto de Estradas de Portugal e a DG Carreteras de Espanha. De referir que os dados fornecidos pelo IEP incluem não só os automóveis, mas também os autocarros.

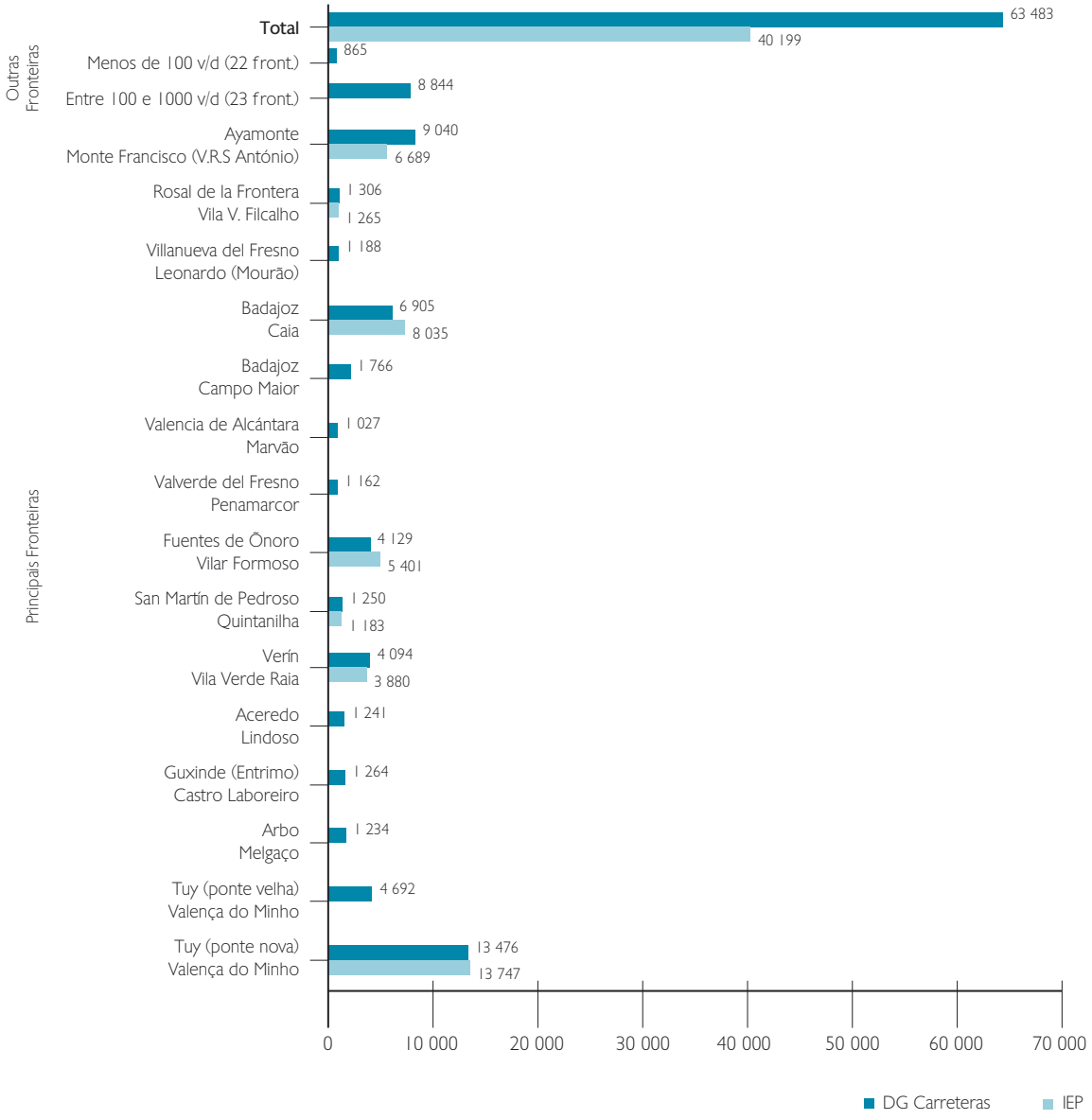
Verifica-se que o tráfego nas fronteiras é, na sua maioria, tráfego de veículos ligeiros e pesados de passageiros, representando cerca de 93% do total (85% em 2001).

A fronteira que representava, em 2003, mais de um terço do tráfego total de passageiros que diariamente atravessam a fronteira entre Espanha e Portugal, foi a de Valença/Tui (ponte nova), com um movimento de 13 mil veículos diários.

[5] O Instituto de Estudos Turísticos (IET) publica informação sobre o número de visitantes que entram em Espanha anualmente. O IET é o órgão responsável pela investigação dos factores que incidem sobre o Turismo, assim como pela elaboração e avaliação das estatísticas do Turismo. Está integrado na Secretaria de Estado do Comércio e Turismo do Ministério da Indústria, Turismo e Comércio.

[6] Em consequência da criação do Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal, a DG Carreteras do Ministério do Fomento de Espanha instalou um sistema permanente de contagens com equipamentos de telemetria nos postos fronteiriços situados nas estradas de titularidade estatal e estabeleceu contactos com os restantes organismos da administração espanhola (CCAA, Disputaciones y Ajuntamentos) de maneira a possibilitar a identificação dos 60 postos fronteiriços existentes actualmente e proceder à estimação do tráfego existente nos mesmos.

Gráfico 5: Tráfego Médio Diário (TMD) dos veículos de passageiros, por principais postos fronteiriços com intensidade superior a 1000 veículos/dia (2003)



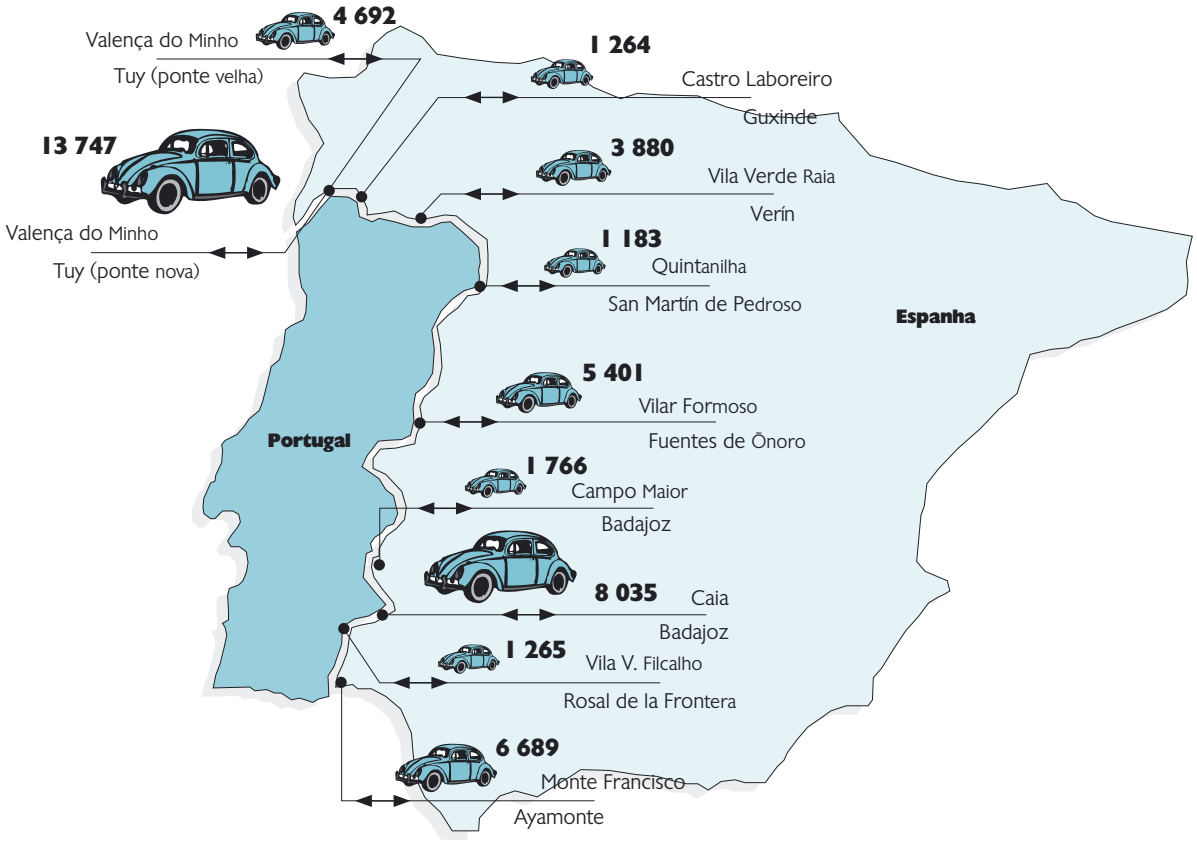
Fonte: Portugal – Instituto de Estradas de Portugal
Espanha – Ministério do Fomento - DG Carreteras

Nota: 1. Os dados fornecidos pelo IEP incluem automóveis e autocarros
2. Consideram-se fronteiras principais as que registam um TMD de mais de mil veículos ligeiros

Para além das fronteiras de Tui/Valença outras fronteiras que se destacaram foram Vila Verde de Raia /Verín, Vilar Formoso/Fuentes de Onõro e Caia/Badajoz e Monte Francisco/Ayamonte.

O mapa 3 esquematiza o TMD de veículos ligeiros nos principais pontos fronteiriços.

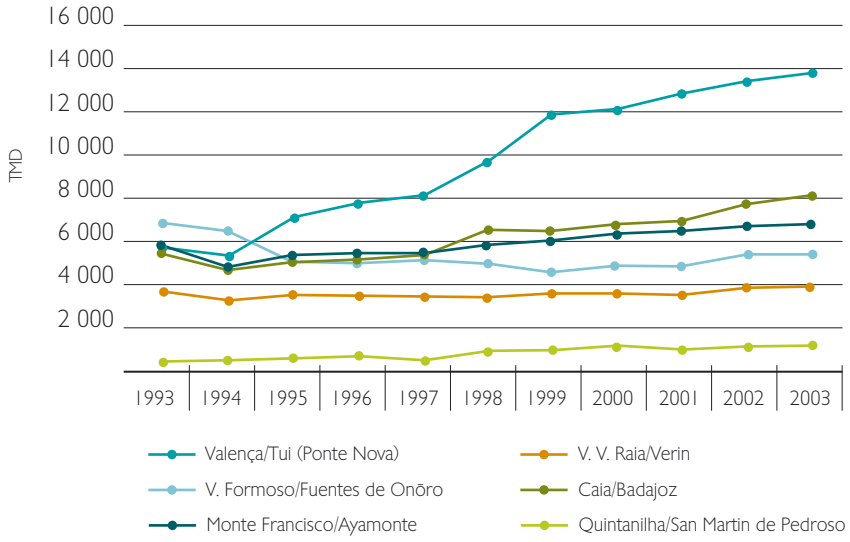
Mapa 3: Tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados de passageiros nas fronteiras entre Portugal e Espanha (2003)



Fonte: Portugal – IEP
Espanha – DG Carreteras (Valença do Minho/Tuy ponte velha; Castro Laboreiro/Guxinde; Campo Maior/Badajoz)

No gráfico 6 pode-se observar, de acordo com os dados do IEP, a evolução do TMD de veículos ligeiros e pesados de passageiros nas principais fronteiras entre os dois países. No período de 1993 a 2003, mereceu especial destaque o aumento sustentado do TMD em Valença, que passou de 5 274 veículos/dia, para 13 747.

Gráfico 6: Evolução do TDM de veículos ligeiros e pesados de passageiros, nos principais postos fronteiriços



Fonte: Portugal – IEP

Pela fronteira rodoviária entraram em Portugal perto de 22 milhões de estrangeiros não residentes sendo que se estima que 31% sejam turistas e os restantes 69% excursionistas (não pernoitando no país). Os visitantes de nacionalidade espanhola mantiveram em 2003 uma posição de destaque, tendo representado 93% do total de visitantes não residentes, tal como em 2001.

Quadro 8: Número de pessoas que entraram em Portugal, por via rodoviária (2003)

Fronteira	Total	Turistas (*)	Excursionistas (*)
Caia	2 598 304	781 292	1 817 012
Monte Francisco	2 819 503	881 416	1 938 087
Valença	7 944 720	2 124 288	5 820 432
Quintanilha	379 919	153 528	226 391
Vila Verde Raia	1 288 591	458 902	829 689
Vilar Formoso	4 463 082	1 446 122	3 016 960
Outras (Rodovia)	2 466 970	904 482	1 562 488
Total Rodovia	**21 961 089**	**6 750 030**	**15 211 059**

Fonte: DGT/ (*) - Estimativa GEP

Quanto a Espanha (quadro 9), a estimativa do total de passageiros que entraram por via rodoviária na fronteira hispano-portuguesa para o ano de 2003, teve subjacentes os seguintes pressupostos:

- os passageiros entrados pelas fronteiras apuradas pelo IET representam 72,3% do total dos que utilizam automóvel e 100% dos que viajam em autocarros;
- relativamente aos restantes passageiros (27,7%), os que utilizam as fronteiras com menor intensidade de tráfego (tráfego local), são todos eles espanhóis e portugueses e distribuem-se da seguinte forma: espanhóis 43,2% e portugueses 56,8%.

Quadro 9: Estimativa do tráfego de passageiros que entraram por via rodoviária na fronteira hispano-portuguesa (2003)

NACIONALIDADE		Em veículos ligeiros			Em autocarros	TOTAL	
		Fronteiras apuradas pelo IET	Restantes Fronteiras	Total		Passageiros	%
Espanha		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%
Outros países	Alemanha	157 580		157 580	16 190	173 770	0,7%
	Bélgica	72 959		72 959	8 625	81 583	0,3%
	França	856 417		856 417	84 381	940 797	4,0%
	Itália	48 086		48 086	21 419	69 505	0,3%
	Países Baixos	88 827		88 827	4 614	93 442	0,4%
	Reino Unido	160 696		160 696	92 655	253 351	1,1%
	Suiça	174 845		174 845	2 851	177 695	0,8%
Resto da Europa		167 074		167 074	85 658	252 731	1,1%
Resto do Mundo		448 217		448 217	306096	754 313	3,2%
Total		**16 409 425**	**5 708 518**	**22 117 943**	**1 509 575**	**23 627 518**	**100,0%**

Fonte Espanha: FRONTUR, DG Carreteras

Partindo da análise do quadro 9, e supondo um comportamento simétrico do tráfego de passageiros, ou seja, admitindo que os movimentos de entrada e saída são em igual número, independentemente da fronteira utilizada, o total de passageiros em ambos os sentidos entre Espanha e Portugal seria de aproximadamente 47,26 milhões de pessoas.

6.2 Transporte de Passageiros por Caminho-de-Ferro

Relativamente ao transporte de passageiros por caminho-de-ferro entre os dois países, em comboios de serviço internacional (quadro 10), em 2003, verifica-se um decréscimo global de 20,5% face a 2001.

A fronteira ferroviária com maior movimento de passageiros foi Vilar Formoso/Fuentes de Onõro, seguida de Marvão Beirã/Valência de Alcantara e Valença/Tui. Entre 2001 e 2003, registou-se um decréscimo de passageiros transportados nestas fronteiras da ordem dos 25%.

Quadro 10: Passageiros com origem/destino em Espanha e além Pirinéus de/para Portugal (comboios internacionais 2003)

Origem/Destino	De e para Espanha			De e para França	Total
	Marvão-Berã/ /Valencia de Alcántara	Valença/ /Tui	Total de e para Espanha	Vilar Formoso/ /Fuentes de Oñoro (França)	
Entrados em Portugal	38 098	18 927	57 025	70 970	**127 995**
Saídos de Portugal	38 098	15 483	53 581	64 211	**117 792**
Total	**76 196**	**34 410**	**110 606**	**135 181**	**245 787**

Fonte: Portugal – CP/SIT

6.3 Transporte Aéreo de Passageiros

O quadro 11 apresenta, para o ano de 2003, o movimento de passageiros nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino. Como se pode observar, em Portugal não se verificaram alterações nas principais origens/destinos, face a 2001, continuando a merecer destaque o Reino Unido, Alemanha, França e Espanha.

No que se refere a Espanha, salienta-se o Reino Unido e a Alemanha representando 25% e 28% do total, respectivamente. O movimento de passageiros de Espanha para Portugal é relativamente diminuto, representando apenas 2% do total do transporte para a UE15 (valor igual ao registado em 2001).

Quadro 11: Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino – tráfego regular e não regular (2003)

Países de Origem/ /Destino	Portugal			Espanha		
	Embarcados	Desembarcados	Total	Embarcados	Desembarcados	Total
Alemanha	1 006 038	987 618	**1 993 656**	9 267 021	9 271 511	**18 538 532**
Áustria	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**
Espanha	765 981	767 986	**1 533 967**	-	-	**-**
Dinamarca	81 982	61 090	**143 072**	664 544	653 126	**1 317 670**
Finlândia	44 586	44 564	**89 150**	376 675	375 494	**752 169**
França	881 393	881 704	**1 763 097**	2 628 086	2 595 549	**5 223 635**
Grécia	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**
Itália	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**
Suécia	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**
Outros países Europeus	73 925	67 210	**141 135**	2 555 837	2 483 837	**5 039 674**

Fonte: Portugal – ANA, SA/SIT
Espanha – Ministério do Fomento, DGAC

O tráfego de passageiros com destino/origem em Espanha, Portugal e França nos três principais aeroportos dos dois países encontra-se sintetizado no quadro 12.

A maioria dos passageiros desembarcados e embarcados nos aeroportos de Lisboa e Porto com origem/destino a Espanha, continuou a ter por proveniência ou destino os aeroportos de Madrid/Barajas e Barcelona (86% e 72% do total de movimento nos aeroportos espanhóis, respectivamente). O mesmo se verificou relativamente a França, uma vez que 86% e 91% dos passageiros embarcados e desembarcados em Lisboa e no Porto, respectivamente, de e para França, continuaram a estar relacionados com voos operados com os aeroportos de Paris (Charles de Gaulle e Orly).

Estes aeroportos são também a principal origem/destino dos voos com Faro. Assim, no tráfego com França, os dois aeroportos acima referidos acumularam 71% do tráfego com esse país, surgindo no caso de Espanha como principal aeroporto de origem/destino Palma de Maiorca (85% do total de tráfego de passageiros com Espanha).

Relativamente aos aeroportos de Espanha, a maioria dos passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Madrid/Barajas e Barcelona, na relação com Portugal, tiveram por destino/procedência o aeroporto de Lisboa (80% e 88% do total de Portugal, respectivamente).

No tráfego com procedência/destino em França, verifica-se que, nos aeroportos de Madrid/Barajas e de Barcelona, se regista tráfego de passageiros essencialmente de e para os aeroportos Charles de Gaulle e Orly, tal como acontece no aeroporto de Málaga.

Quadro 12: **Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/ /destino em Espanha, Portugal e França – tráfego regular e não regular (2003)**

	Portugal (origem/destino)		
	Aeroporto de Lisboa		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Espanha (origem/destino)	**530 860**	**535 921**	**1 066 781**
Madrid Barajas	334 334	335 068	669 402
Barcelona	138 269	140 670	278 939
França (origem/destino)	**532 658**	**531 787**	**1 064 445**
Paris Charles de Gaulle	197 982	195 018	393 000
Paris Orly	258 276	262 829	521 105

	Aeroporto do Porto		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Espanha (origem/destino)	**177 021**	**178 584**	**355 605**
Madrid Barajas	90 028	90 728	180 756
Barcelona	38 338	37 563	75 901
França (origem/destino)	**290 750**	**295 109**	**585 859**
Paris Charles de Gaulle	96 423	98 856	195 279
Paris Orly	167 996	170 672	338 668

	Aeroporto de Faro		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Espanha (origem/destino)	**39 284**	**37 096**	**76 380**
Palma de Maiorca	31 748	32 807	64 555
França (origem/destino)	**19 891**	**19 077**	**38 968**
Paris Charles de Gaulle	7 947	8 284	16 231
Paris Orly	6 422	4 960	11 382

(continua)

Quadro 12: Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/ /destino em Espanha, Portugal e França – tráfego regular e não regular (2003) Continuação

	Espanha (origem/destino)		
	Aeroporto de Madrid/Barajas		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Portugal (origem/destino)	**416 652**	**433 332**	**849 984**
Lisboa	328 863	344 537	673 400
Porto	86 674	87 680	174 354
França (origem/destino)	**1 024 504**	**1 038488**	**2 062 992**
Paris Charles de Gaulle	503 111	515 119	1 018 230
Paris Orly	299 402	296 472	595 874
	Aeroporto de Barcelona		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Portugal (origem/destino)	**174 888**	**177 812**	**352 700**
Lisboa	138 620	140 028	278 648
Porto	36 055	37 666	73 721
Faro	213	118	331
França (origem/destino)	**638 482**	**662 774**	**1 301 256**
Paris Charles de Gaulle	315 189	335 848	651 037
Paris Orly	221 714	228 020	449 734
	Aeroporto de Málaga		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Portugal (origem/destino)	**5 398**	**4 356**	**9 754**
Lisboa	3 416	3 396	6 812
Porto	678	645	1 323
Faro	1 304	315	1 619
França (origem/destino)	**218 822**	**206 787**	**425 609**
Paris Charles de Gaulle	137 233	140 389	277 622
Paris Orly	16 359	12 937	29 296

Fonte: Portugal – ANA, SA/SIT
Espanha – AENA

O tráfego aéreo intra-peninsular pode sintetizar-se através do número de passageiros transportados nas principais ligações entre os aeroportos de Portugal e Espanha no ano de 2003 (quadro 13).

O número de passageiros transportados no percurso Lisboa-Madrid–Lisboa apresentou em 2003 um decréscimo de 16,1%, face a 2001 e, no percurso Porto-Madrid-Porto, houve uma perda de 5% do movimento total. As restantes ligações apresentaram aumentos de tráfego substanciais, sendo de salientar o aumento de 62% na ligação Porto-Barcelona-Porto.

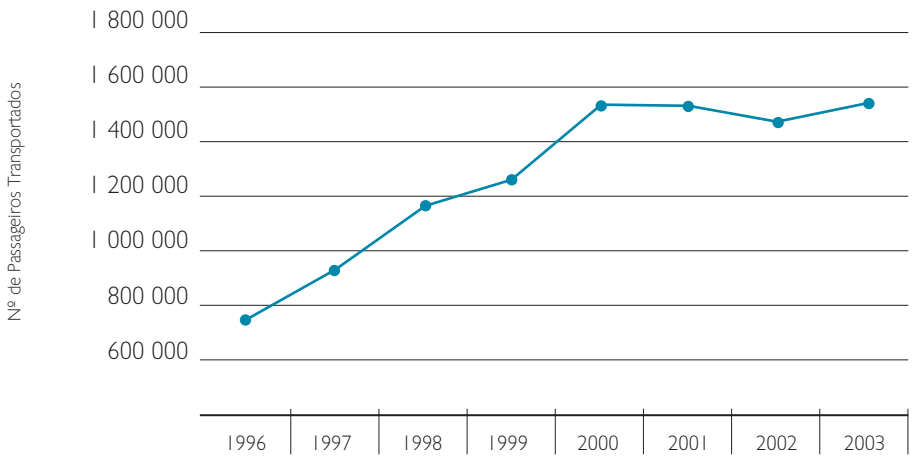
Quadro 13: Número de passageiros transportados entre os principais aeroportos de Portugal e Espanha (2003)

Percurso efectuado	Nº passageiros
Lisboa-Madrid-Lisboa	669 402
Lisboa-Barcelona-Lisboa	278 939
Faro-Madrid-Faro	1 165
Porto-Madrid-Porto	180 756
Porto-Barcelona-Porto	75 901

Fonte: Portugal – ANA, SA/SIT

O gráfico 7 permite observar um acréscimo sustentado no fluxo de passageiros entre Portugal e Espanha (dois sentidos) no período entre 1996 e 2003, interrompido nos anos de 2001 e 2002. No ano 2003, parece notar-se uma inversão dessa tendência de decréscimo do movimento de passageiros entre os dois países.

Gráfico 7: Evolução do número total de passageiros transportados entre Portugal e Espanha, por via aérea (1996-2003)



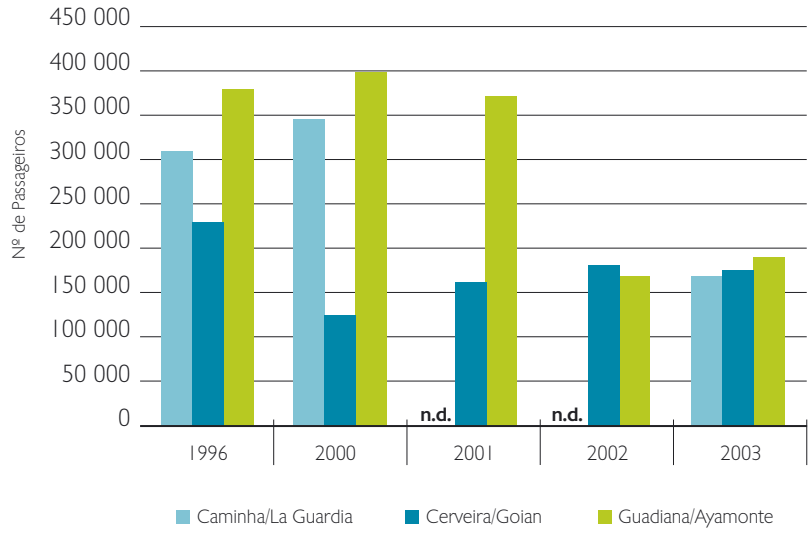
Fonte Portugal: ANA, SA/SIT

Transporte Fluvial 6.4

O tráfego fluvial é caracterizado por dinâmicas próprias evoluindo a sua intensidade a par com as realidades específicas das localidades envolvidas, e em resultado de manifestações de carácter mais ou menos vasto no que respeita à ligação transfronteiriça.

Nos anos 2002 e 2003, o movimento de passageiros nos rios Minho e Guadiana registou um decréscimo significativo, tendo o movimento em cada uma das três ligações apresentadas ficado abaixo dos 200 mil passageiros ao contrário do que aconteceu em anos anteriores em que esse movimento ficou perto dos 400 mil passageiros. Em 2003, o movimento total foi de 531 mil passageiros nas três ligações analisadas.

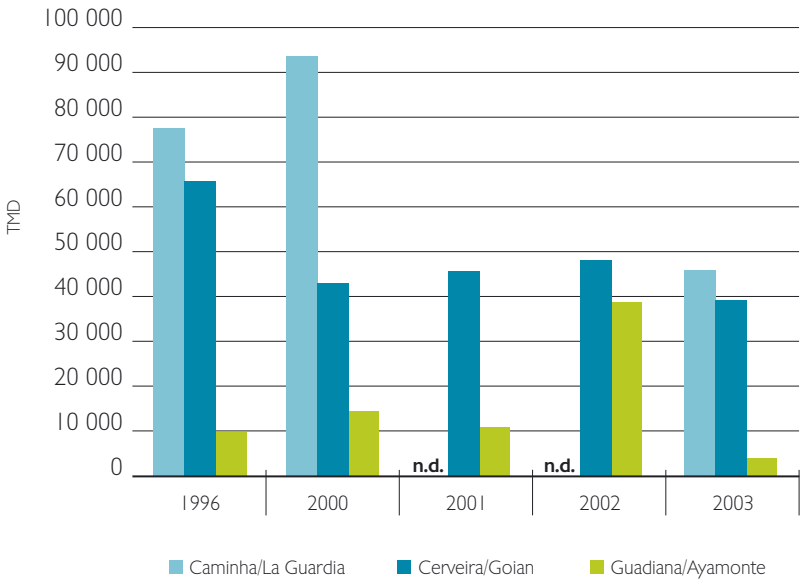
Gráfico 8: Evolução do movimento de passageiros nos rios Minho e Guadiana



Fonte: Portugal – INE
n.d.: não disponível

Quanto ao movimento de veículos (gráfico 9), a tendência foi idêntica – os anos de 2001, 2002 e 2003 foram marcados por decréscimos substanciais em todas as ligações, sendo que, nesses anos, em nenhuma delas o movimento de veículos ultrapassou os 50 000.

Gráfico 9: **Evolução do movimento de veículos nos rios Minho e Guadiana**



Fonte: Portugal – INE
n.d.: não disponível

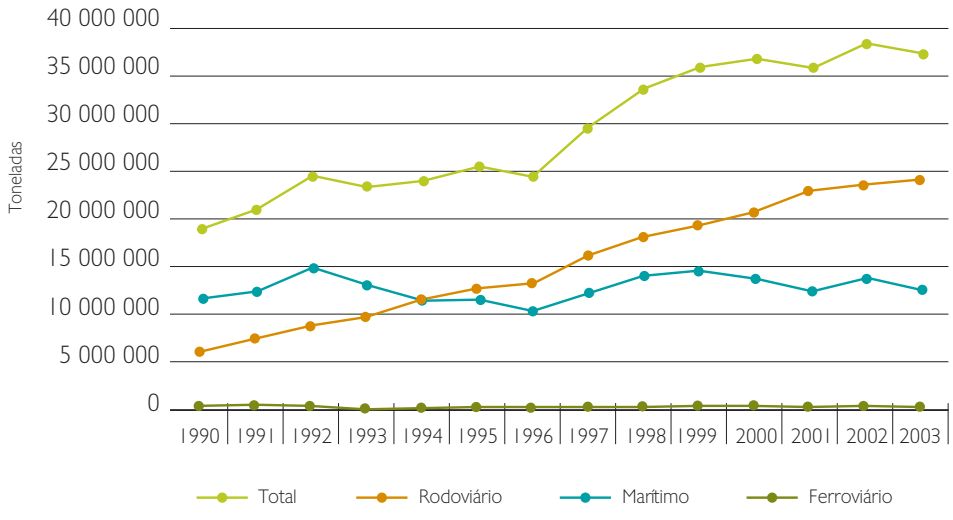
Fluxos de Mercadorias 7.

Comércio Internacional de Mercadorias por modos de Transporte 7.1

No período em análise, o comércio internacional de Portugal com a UE registou um aumento significativo, tendo o volume de toneladas transportadas mais do que duplicado entre 1990 e 2003. A taxa de crescimento média anual da tonelagem transportada neste período situou-se nos 5%, tendo essa mesma taxa para o modo rodoviário ascendido a 10%.

A partir de 1999, a tonelagem transportada tem-se mantido entre os 35 milhões e os 40 milhões de toneladas sendo que, nos últimos anos do período, verifica-se que, após um aumento de 6% no volume de toneladas transportadas entre 2001 e 2002, registou-se em 2003 uma diminuição de 3% atingindo, aproximadamente, 37 milhões de toneladas.

Gráfico 10: Evolução do comércio internacional de mercadorias de Portugal com a UE 15, por modos de transporte (2 sentidos)



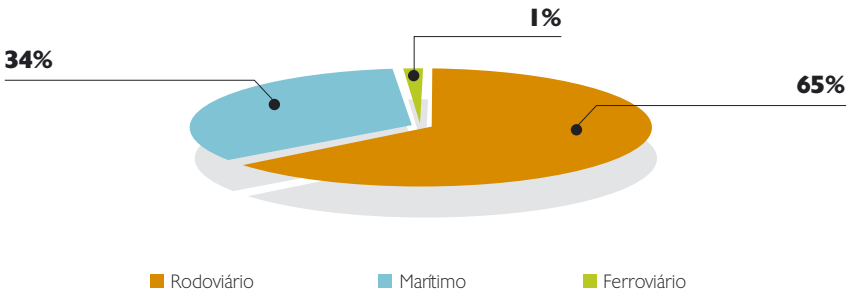
Fonte Portugal: INE

O modo de transporte rodoviário continuou a ganhar importância em 2003 face a anos anteriores, embora tenha crescido menos do que em 2001 ou 2002.[7] O transporte marítimo registou um decréscimo de 9% em 2001, recuperou 11% em 2002 e em 2003 voltou a perder 11% de tonelagem transportada nas relações comerciais entre Portugal e a UE 15.

Quanto à repartição modal das trocas, no ano 2003, verifica-se que o modo rodoviário garantia 65% do comércio com a UE enquanto que o modo marítimo era responsável por 34%, assegurando a ferrovia apenas 1% desse tráfego.

[7] De salientar que o INE – Portugal, só a partir do ano 2000 disponibiliza os valores do comércio internacional com uma estimativa do comércio que é efectuado em transporte por conta própria. Até então, os valores referiam-se apenas ao comércio internacional efectuado em veículos registados para o transporte por conta de outrém.

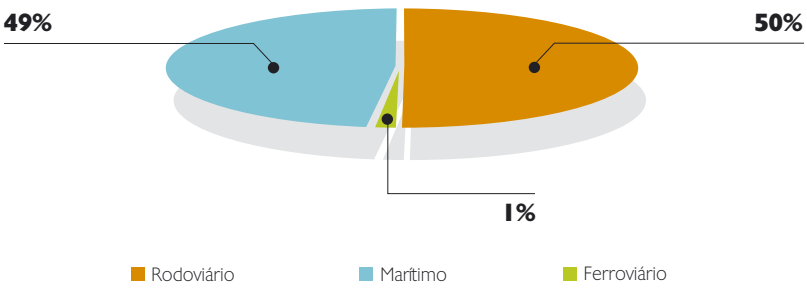
Gráfico 11: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e a UE 15 (2003)



Fonte Portugal: INE

Também no caso das trocas comerciais de Espanha com a UE 15 (gráfico 12), o transporte rodoviário tem um papel importante, uma vez que representa cerca de 50% do total das trocas comerciais por modo de transporte. Ao rodoviário segue-se o marítimo com 49% e o ferroviário com cerca de 1%.

Gráfico 12: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e a UE 15 (2003)



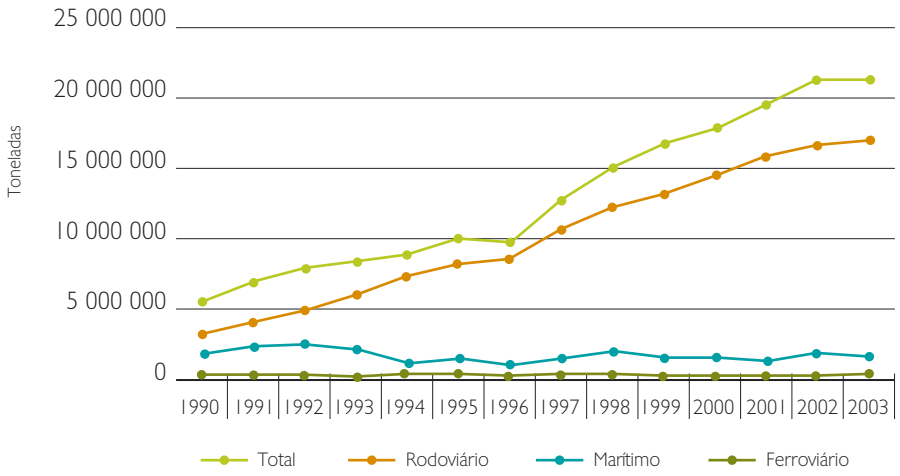
Fonte Espanha: EUROSTAT, Renfe e Puertos del Estado

As trocas comerciais entre Portugal e Espanha cresceram a uma percentagem superior do que a registada nos seus intercâmbios com a UE15, passando de cerca de 6 milhões de toneladas em 1990 para aproximadamente 21 milhões de toneladas em 2003.

O gráfico 13 ilustra a evolução das trocas comerciais entre 1990 e 2003, sendo de salientar que foi a partir de 1996 que se aprofundaram essas relações bilaterais – o incremento saldou-se num crescimento médio anual de 10% a partir de então. O modo rodoviário foi o

que mais contribuiu para esta tendência, tendo crescido de forma mais expressiva - ao longo de todo o período registou crescimentos médios anuais próximos de 13%, enquanto que o transporte marítimo manteve em 2003 aproximadamente a mesma quantidade de toneladas transportadas no início da década de 90.

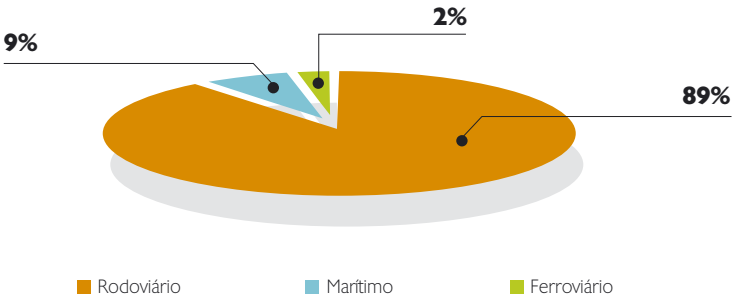
Gráfico 13: Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre os dois países, por modos de transporte (2 sentidos)



Fonte Portugal: INE

Este incremento dos intercâmbios entre os dois países reflecte-se num significativo aumento do transporte rodoviário que passou de uma quota de pouco menos 50% em 1990 para 77% em 2003, sendo de 81% em 2001. Os modos de transporte marítimo (que representava 32% do total em 1990 e passou para 9% em 2003) e ferroviário (que representava 7% em 1990 e passou para 2% em 2003) decresceram significativamente.

Gráfico 14: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre os dois países (2003)

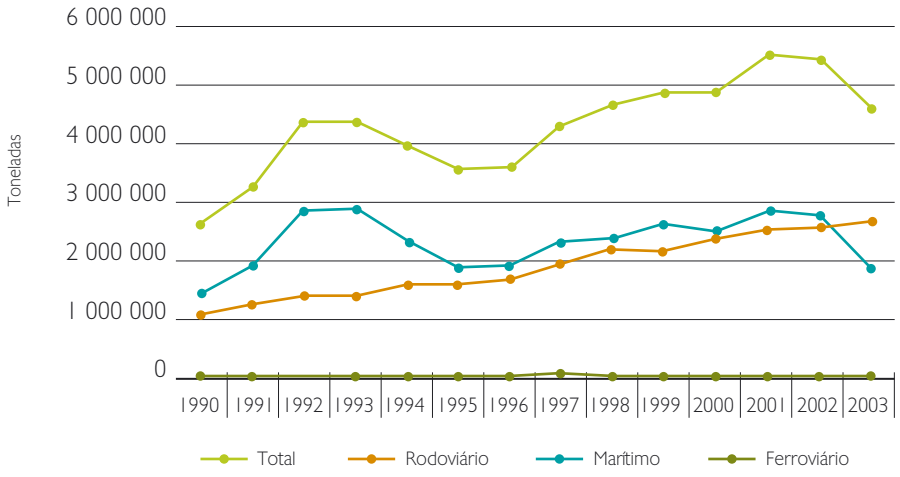


Fonte Portugal: INE

As trocas comerciais entre Portugal e França (gráfico 15) também aumentaram significativamente (o crescimento médio anual entre 1990 e 2003 situou-se nos 4%), embora de forma mais irregular do que aconteceu entre Portugal e Espanha.

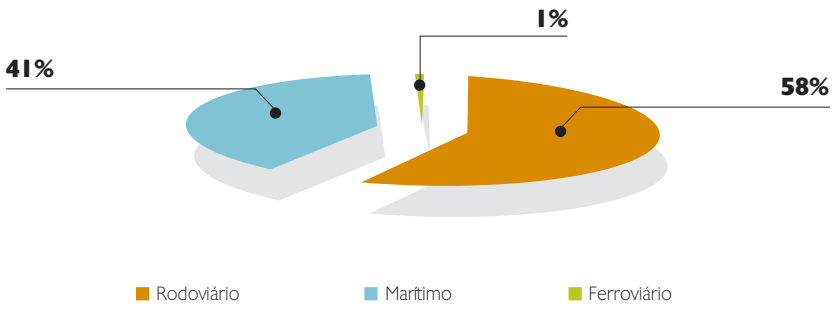
No que se refere ao transporte de mercadorias entre Portugal e os países além Pirinéus, a rodovia alcançou uma posição dominante em 2003, enquanto que o transporte marítimo decresceu; no que se refere ao comércio entre Portugal e França, esta diminuição foi de 34%. O modo de transporte mais utilizado foi a rodovia (58%) seguido pelo transporte marítimo com 41%. Em 2003, o nível de trocas com França baixou, atingindo os valores de 1998. A rodovia manteve a sua posição em 2003 (2,7 milhões de toneladas transportadas).

Gráfico 15: Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e França, por modos de transporte



Fonte Portugal: INE

Gráfico 16: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e França (2003)



Fonte Portugal: INE

Transporte Rodoviário de Mercadorias 7.2

O gráfico 17 mostra a evolução da tonelagem de mercadorias transportada em tráfego internacional, pelos veículos pesados matriculados em Portugal.[8]

Gráfico 17: Toneladas transportadas em veículos pesados matriculados em Portugal, por países de carga/descarga

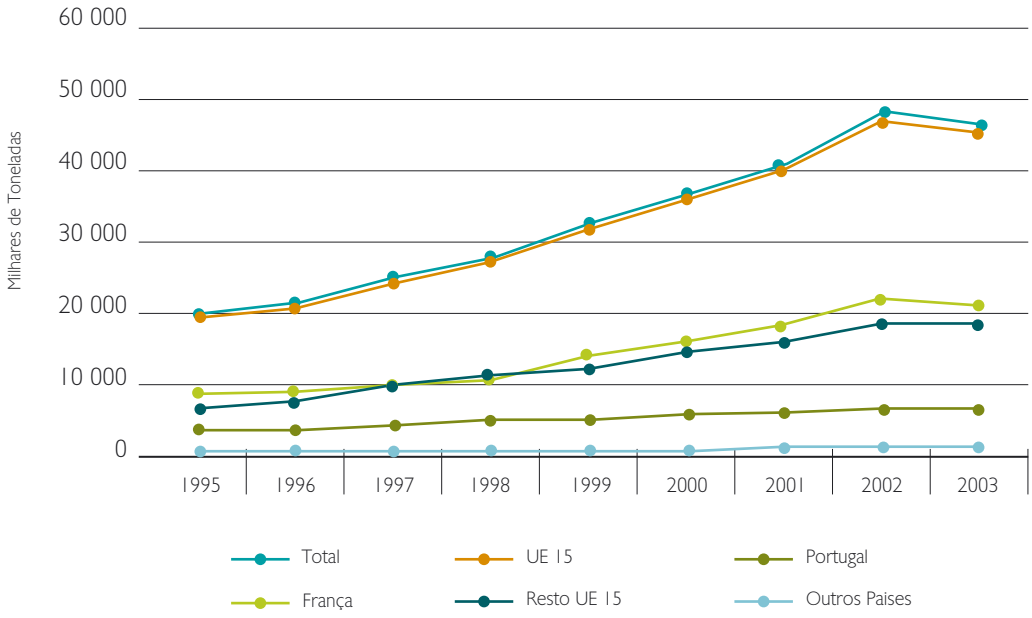
Fonte Portugal: EUROSTAT - Regulamento CE 1172/98

Observou-se um aumento significativo no transporte rodoviário de mercadorias que atingiu o seu máximo em 2002, com um valor de 11,4 milhões de toneladas. Em 2003 observou-se uma redução importante (-17%) motivada por uma descida da mesma ordem de grandeza das mercadorias transportadas de e para Espanha. A maior parte desse transporte destina-se/tem origem em países da União Europeia (99% do total em 2003), ocupando Espanha o primeiro lugar com 64% do total em 2003 (47% em 1990 e 58% em 2000).

Também em Espanha (gráfico 18) se verificou um incremento no transporte rodoviário de mercadorias, que passou dos 13,5 milhões de toneladas em 1990 para 46 milhões em 2003. A maior parte do transporte destina-se também a países da União Europeia, ocupando Portugal uma posição relativamente pouco destacada (14% em 2003 contra 16% em 2000).

[8] Estes dados, bem como os que dizem respeito aos veículos matriculados em Espanha (gráfico 18), são obtidos a partir de inquéritos realizados com o objectivo de dar resposta ao Regulamento (CE) N.o 1172/98, de 25 de Maio.

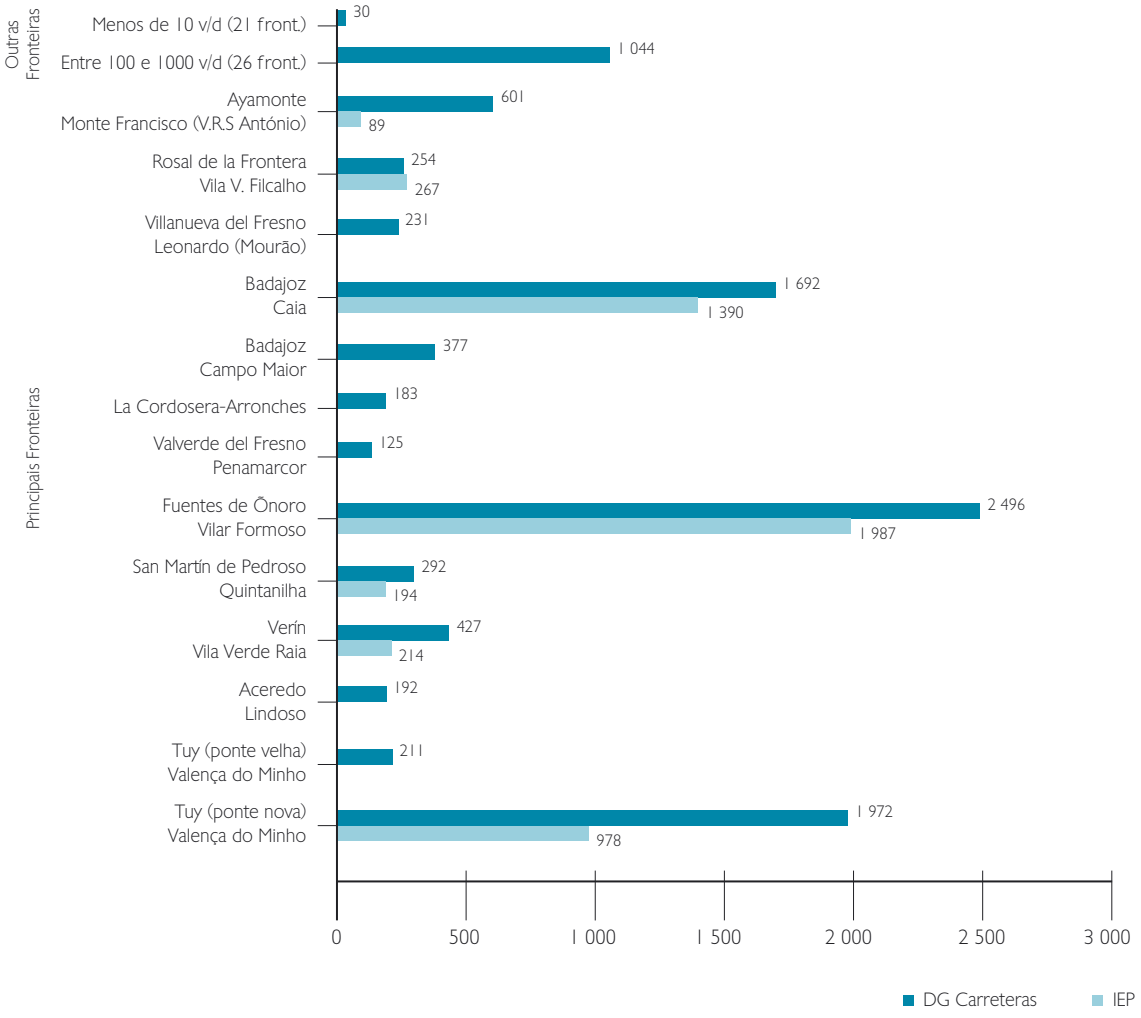
Gráfico 18: Toneladas transportadas em veículos pesados matriculados em Espanha, por países de carga/descarga



Fonte Portugal: EUROSTAT - Regulamento CE 1172/98

O gráfico 19 mostra os principais pontos fronteiriços através dos quais se efectuam as trocas de mercadorias entre os dois países. Assim continuam a destacar-se as fronteiras de Vilar Formoso/Fuentes de Onõro e Caia/Badajoz. Não obstante, em relação ao ano 2001, estas fronteiras registaram um decréscimo de veículos pesados de mercadorias de 20% e 6%, respectivamente.

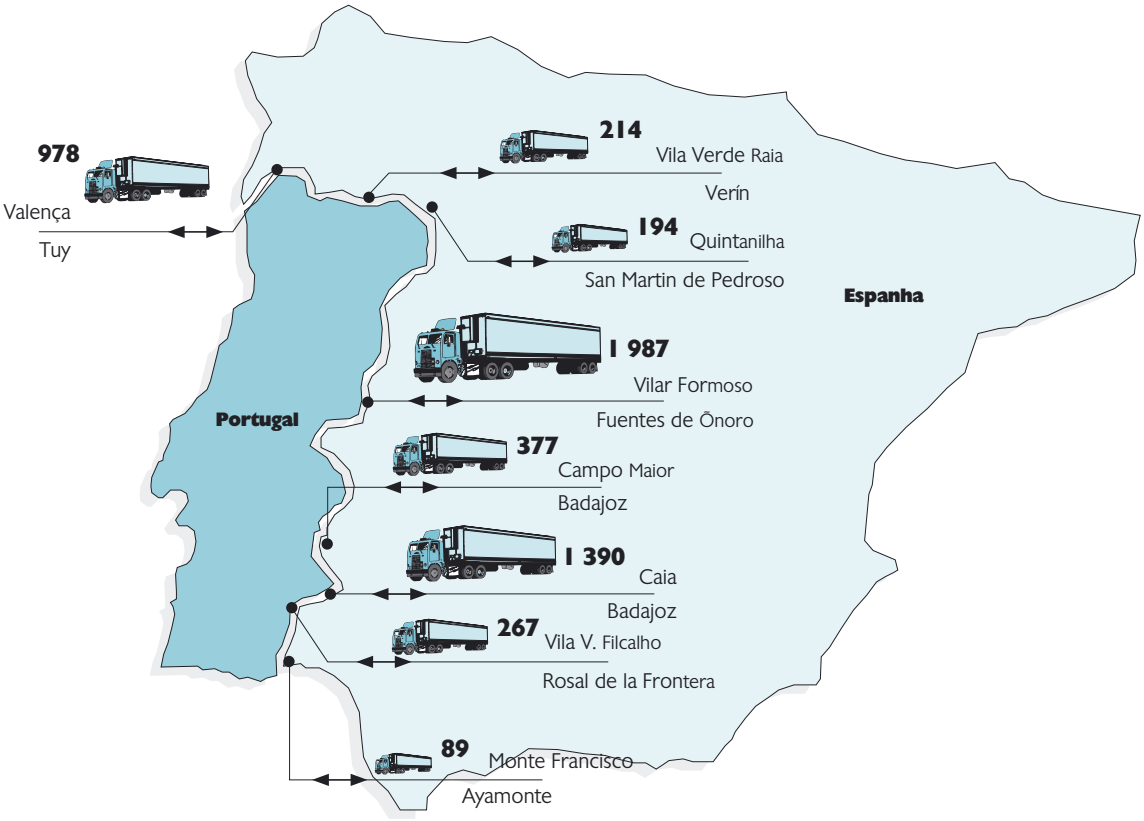
Gráfico 19: Tráfego médio diário dos veículos pesados de mercadorias nas fronteiras entre os dois países (2003)



Fonte: Portugal – IEP
Espanha – DG Carreteras

Nota: Vilar Formoso – Valor estimado
v/d - veículos diários

Mapa 4: Tráfego médio diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras entre os dois países (2003)



Fonte: Portugal – IEP
Espanha – DG Carreteras (Campo Maior - Badajoz)

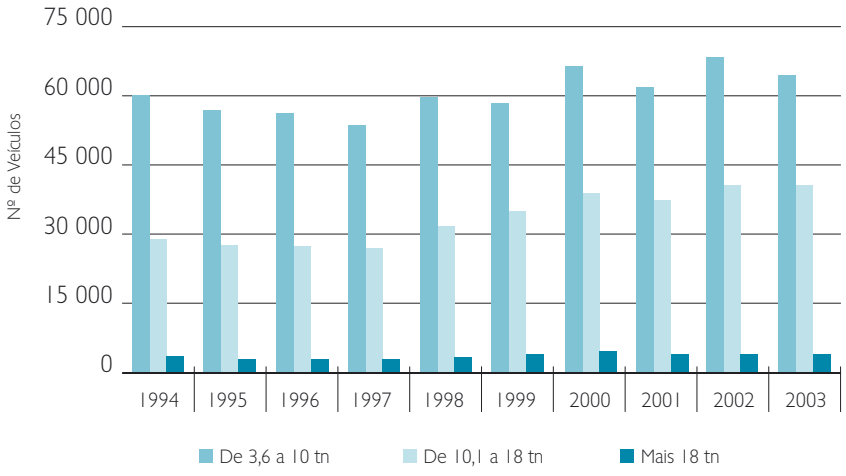
Características e Dimensão do Parque, no Transporte por Conta Própria e por Conta de Outrém 7.2.1

- **Parque por conta própria**

Em Portugal, desde 1997 (valores apresentados na segunda edição do relatório do OTEP) que não são recolhidos elementos do parque por conta própria dado não ter sido possível o acesso por parte do INE às fontes administrativas anteriormente utilizadas. Refira-se ainda que existe uma diferença de critérios[9] para a quantificação do parque de veículos entre Espanha e Portugal.

O gráfico 20 permite afirmar que, em Espanha (tal como se verificava também em Portugal, até ao ano de 1997) predominam os veículos de menor capacidade de carga útil (até 10 toneladas), o que indica que este tipo de transporte (por conta própria) está mais vocacionado para o transporte de cargas relativamente reduzidas.

Gráfico 20: Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta própria, por escalões de carga útil, em Espanha



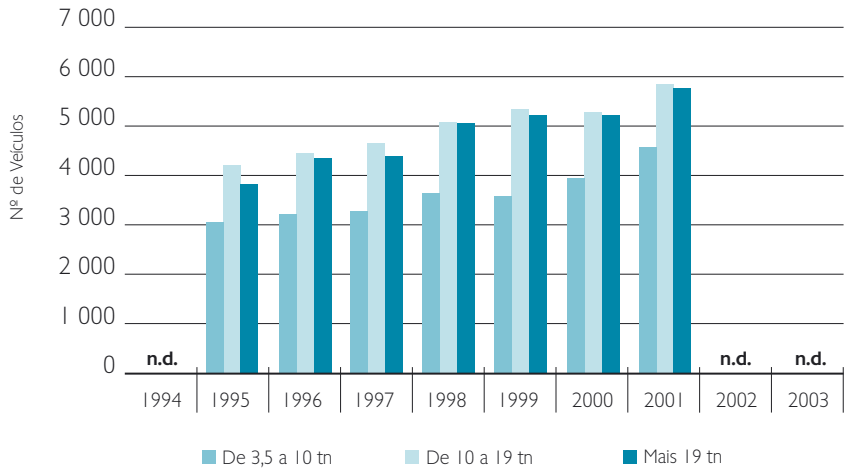
Fonte Espanha: Ministério do Fomento

[9] Em Espanha o critério de contabilização dos veículos é a carga útil e a primeira classe é composta pelos veículos com uma carga útil igual ou superior a 3,6 toneladas. Para Portugal, o critério adoptado é o do peso bruto e o primeiro escalão corresponde aos veículos com um peso bruto igual ou superior a 3,5 toneladas.

- **Parque por conta de outrém**

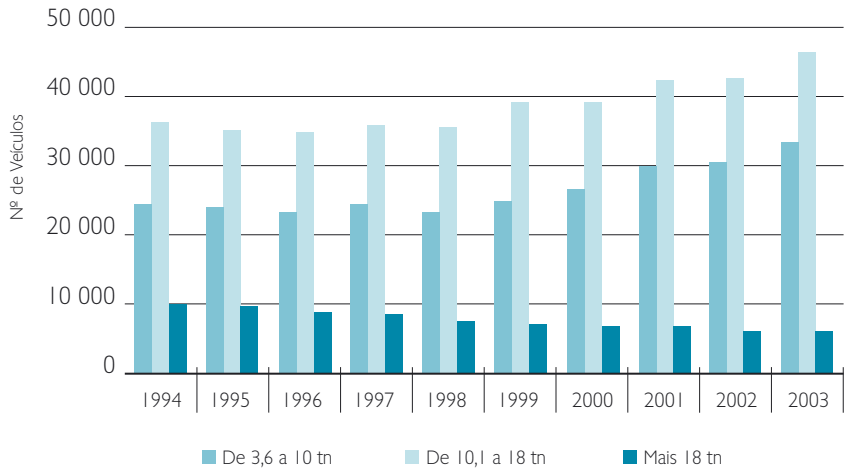
Particularizando a análise para o transporte por conta de outrém, verifica-se a seguinte distribuição, em número de veículos, por escalões de peso bruto (Portugal) e carga útil (Espanha):

Gráfico 21: Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta de outrém, por escalões de peso bruto, em Portugal



Fonte: Portugal – INE
n.d.: não disponível

Gráfico 22: Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta de outrém, por escalões de carga útil, em Espanha



Fonte: Espanha – Ministério do Fomento

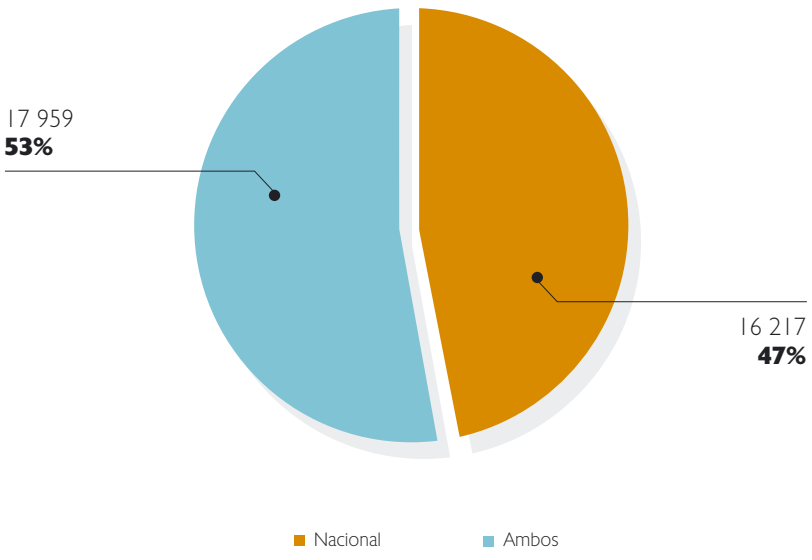
Os camiões portugueses que realizam transporte por conta de outrém são essencialmente veículos de peso bruto médio (de 10 a 19 toneladas) e elevado (mais de 19 toneladas), o que representa 36% do total em ambos dos casos, no ano 2001.

Em Espanha, entre os veículos que efectuam transporte por conta de outrém predominam os de carga útil média entre 10,1 e 18 toneladas (53% do total, em 2003), não representando os veículos de maior capacidade mais que 6,7% do total.

Afectação de Veículos ao Transporte Nacional e Internacional 7.2.2

Devido a alterações legais introduzidas em Portugal, os veículos que se dedicam indistintamente ao transporte nacional e internacional têm vindo a aumentar em detrimento dos que estão exclusivamente afectos a transporte nacional. Em 2003, de um total de 34 176 veículos licenciados, estavam autorizados a efectuar transporte internacional cerca de 52,5% do parque português (gráfico 23).

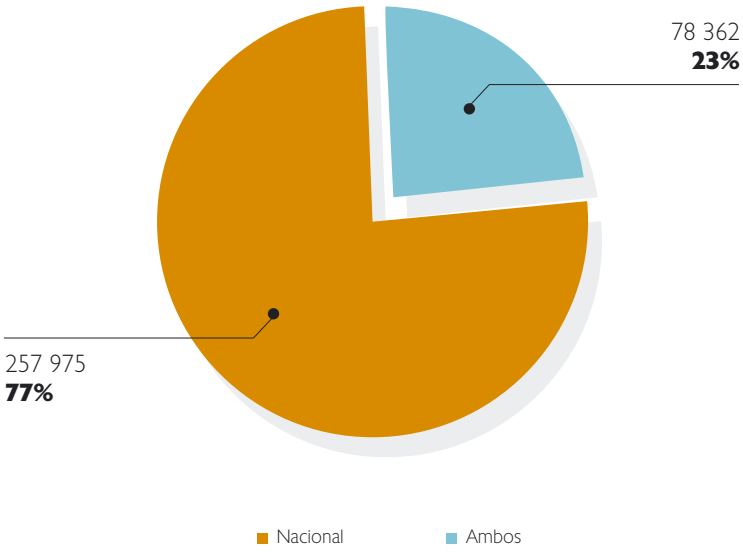
Gráfico 23: Número e peso relativo dos veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal (2003)



Fonte: Portugal – DGTT

No que se refere a Espanha, é possível discriminar, para 2003, o número de veículos afectos ao transporte de âmbito nacional e a transporte de Outros Âmbitos.[10]

Gráfico 24: Número e peso relativo dos veículos a efectuar transporte nacional e de outros âmbitos, em Espanha (2003)



Fonte: Espanha – Ministério do Fomento

Através do gráfico 24 observa-se a predominância, em Espanha, de veículos afectos ao transporte nacional, cenário que se verificou também em Portugal até 1998, altura em que os veículos a efectuar transporte nacional e internacional, passaram a ser em maior número.

[10] Inclui para além do internacional, os de âmbito comarcal, autonómico, provincial e local.

Toneladas Transportadas em Transporte por Conta Própria e por Conta de Outrém – Transporte Total 7.2.3

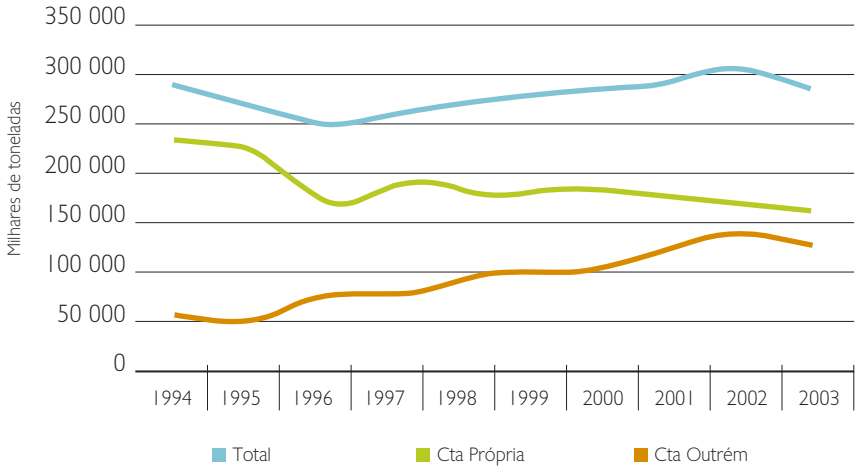
No que se refere ao transporte rodoviário segundo o tipo de serviço (calculado a partir das toneladas transportadas em âmbito nacional e internacional) constatam-se diferenças entre Espanha e Portugal que se apresentam nos gráficos seguintes.

No caso de Espanha, deve referir-se que, a partir do ano 2002, estão incluídas também as deslocações intra municipais o que explica o grande aumento verificado no volume de toneladas transportadas entre os anos 2001 e 2002 (gráfico 26).

Em Portugal[11] predomina o transporte de mercadorias em serviço por conta própria, embora o transporte por conta de outrém tenha evoluído positivamente no período apresentado. Por seu lado, Espanha mostra uma distribuição do transporte por conta própria e por conta de outrém, bastante diferente, destacando-se esta última modalidade.

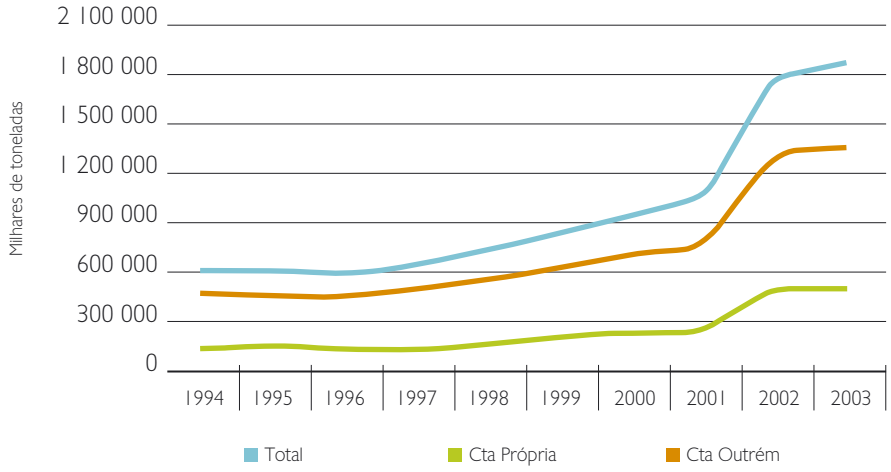
Os gráficos seguintes mostram a tendência observada nos dois países, para cada um dos tipos de serviço, expressa em milhares de toneladas transportadas.

Gráfico 25: Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrém, em Portugal



Fonte: Portugal – INE (até 1998) e EUROSTAT (estimativa, a partir de 1999)

Gráfico 26: Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrém em Espanha



Fonte Espanha: Ministério do Fomento

Constata-se que, em Portugal, o transporte por conta própria tem vindo a perder expressividade em termos de tonelagem transportada, aproximando-se da tonelagem efectuada em transporte por conta de outrém, enquanto que em Espanha, devido ao facto de as estatísticas incorporarem o transporte intra municipal, parece acontecer o contrário,[12] ainda que o transporte por conta própria não seja predominante como acontece em Portugal.

O transporte por conta de outrem registou uma evolução positiva em ambos os países, entre 1994 e 2002/2003, correspondendo em Portugal a um crescimento médio anual de 9,7% e em Espanha a 11%.

7.2.4 Tipologia de Produtos Transportados

O quadro 14 mostra o tipo e quantidade de mercadorias carregadas e descarregadas em comércio internacional por estrada, em Espanha e Portugal, no ano de 2003, segundo dados publicados pelo EUROSTAT (regulamento C1172/98).

[12] A percentagem de toneladas referentes ao transporte intermunicipal em Espanha por conta própria passou de 26% em 1999 para 24% em 2003, e o internacional de 4% para 3%. Esta discrepância pode ser motivada pelo facto de a partir de 2002 ser considerado o transporte intramunicipal (com maior percentagem de transporte por conta própria do que o intermunicipal), o que eleva a percentagem total, mas não significa uma evolução crescente.

Quadro 14: Tipologia das mercadorias carregadas e descarregadas em Portugal e Espanha em transporte internacional, em camiões matriculados em Portugal e Espanha (2003)

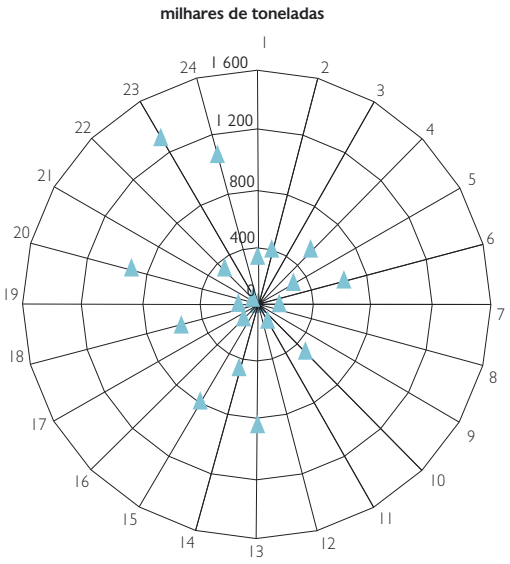
Milhares de toneladas

NST/R		Portugal	Espanha
1	Cereais	319	1 836
2	Batatas, outros legumes frescos ou congelados e frutos frescos	390	6 906
3	Animais vivos e beterraba sacarina	3	58
4	Madeira e cortiça	520	1 931
5	Matérias têxteis, desperdícios e outras matérias primas de origem animal ou vegetal	282	436
6	Produtos alimentares e forragens	619	4 526
7	Oleaginosas	150	411
8	Combustíveis minerais sólidos	0	77
9	Petróleo bruto	0	0
10	Produtos petrolíferos	469	900
11	Minérios de ferro, sucata e poeiras dos altos fornos (pó de guela)	137	279
12	Minérios e desperdícios não ferrosos	0	0
13	Produtos metalúrgicos	836	3 270
14	Cimentos, cal e materiais de construção manufacturados	469	1 309
15	Minerais brutos ou manufacturados	769	1 906
16	Adubos naturais ou manufacturados	146	445
17	Produtos carboquímicos e alcatrões	0	100
18	Produtos químicos, excepto produtos carboqulmicos e alcatrões	551	3 075
19	Celulose e desperdícios	131	508
20	Veículos e material de transporte, máquinas, motores, mesmo desmontados e peças	907	5 668
21	Artigos metálicos	38	427
22	Vidro, produtos vidreiros e cerâmicos	331	681
23	Couros, têxteis, vestuário e artigos manufacturados diversos	1 309	5 447
24	Artigos diversos	1 062	5 786
	Total	**9 438**	**45 982**

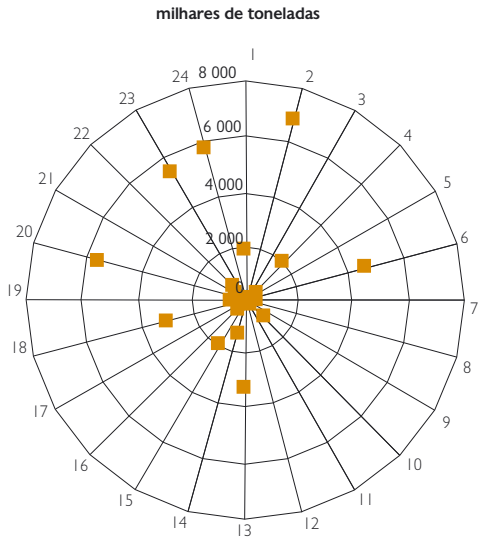
Fonte: EUROSTAT (Reg. C1172/98)

Gráfico 27: Tipologia e toneladas de mercadorias carregadas e descarregadas em transporte internacional pela rodovia, em Portugal e em Espanha (2003)

Portugal



Espanha



Fonte: EUROSTAT (Reg. C1172/98)

Tipo de Mercadorias

Grupo de Mercadorias

1	Cereais
2	Batatas, outros legumes frescos ou congelados e frutos frescos
3	Animais vivos e beterraba sacarina
4	Madeira e cortiça
5	Matérias têxteis, desperdícios e outras matérias primas de origem animal ou vegetal
6	Produtos alimentares e forragens
7	Oleaginosas
8	Combustíveis minerais sólidos
9	Petróleo bruto
10	Produtos petrolíferos
11	Minérios de ferro, sucata e poeiras dos altos fornos (pó de guela)
12	Minérios e desperdícios não ferrosos
13	Produtos metalúrgicos
14	Cimentos, cal e materiais de construção manufacturados
15	Minerais brutos ou manufacturados
16	Adubos naturais ou manufacturados
17	Produtos carboquímicos e alcatrões
18	Produtos químicos, excepto produtos carboquímicos e alcatrões
19	Celulose e desperdícios
20	Veículos e material de transporte, máquinas, motores, mesmo desmontados e peças
21	Artigos metálicos
22	Vidro, produtos vidreiros e cerâmicos
23	Couros, têxteis, vestuário e artigos manufacturados diversos
24	Artigos diversos

No caso de Portugal observa-se que os *Couros e têxteis* foram predominantes em 2003, seguindo-se os *Artigos diversos* e os *Veículos e material de transporte*. Há ainda a destacar os *Produtos metalúrgicos* e os *Minerais brutos ou manufacturados* com mais de 800 mil toneladas transportadas cada um. As restantes categorias de mercadorias apresentam menor expressividade, pelo que aparecem mais próximas da origem da radial.

Em Espanha, em 2003, a repartição estava centrada em dois grupos de produtos que lideram o transporte rodoviário – as *Máquinas, veículos e objectos manufacturados* e os *Produtos agrícolas*. Os *Produtos alimentares* e as forragens ocupavam o terceiro lugar e em quarto, aparecem os materiais de construção. No último lugar dos grupos de mercadorias surgem os produtos petrolíferos.

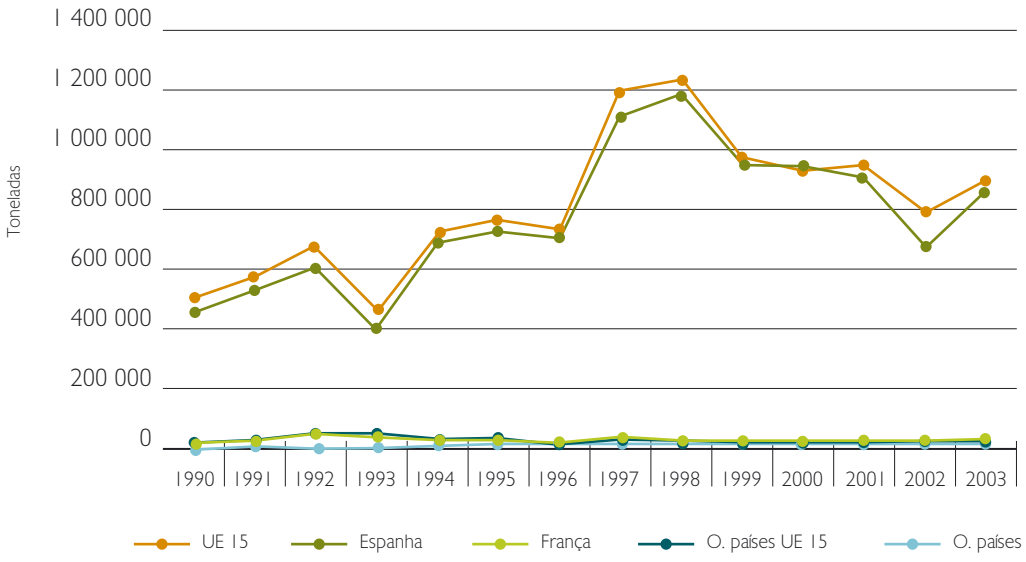
Assim, verifica-se que em Espanha, o transporte rodoviário está centrado em dois grandes grupos de produtos, ao contrário do que acontece em Portugal, que apresenta uma estrutura de transporte mais diferenciada.

7.3 Transporte de Mercadorias por Caminho-de-Ferro

Quanto ao transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro que, de ou para Portugal, transitam por Espanha até ou a partir do resto da Europa, o gráfico 28 mostra que após um pico em 1998, se registou um forte decréscimo em 1999 e a partir daí uma estabilização. No ano 2003 inverte-se aquela tendência.

A quase totalidade do transporte em causa tem origem/destino em países da UE 15, com particular destaque para Espanha, que no ano 2003 regista um aumento de 13% relativamente a 2002.

Gráfico 28: Transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro, de/para Portugal, por países de origem/destino



Fonte: Portugal – CP

No ano de 2003 o transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro[13] utilizou sobretudo a fronteira de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro (57%), seguindo-se Marvão-Beirã/Valencia de Alcántara (21%) e com menor frequência Elvas/Badajoz (11%) e Valença/Tui (11%). No quadro 15, mostra-se o volume de mercadorias transportadas.

Quadro 15: Transporte de mercadorias por caminho-de-ferro, entre Espanha e Portugal, por fronteira (2003)

	Portugal-Espanha	Espanha-Portugal	Total
Tui/V. do Minho	15 278	82 384	97 662
F. Oñoro/Vilar F.	193 317	314 311	507 628
V. Alcant./Marvão	68 846	114 054	182 900
Badajoz/Elvas	83 577	16 639	100 216
Total	**361 018**	**527 388**	**888 406**

Fonte: Espanha – RENFE

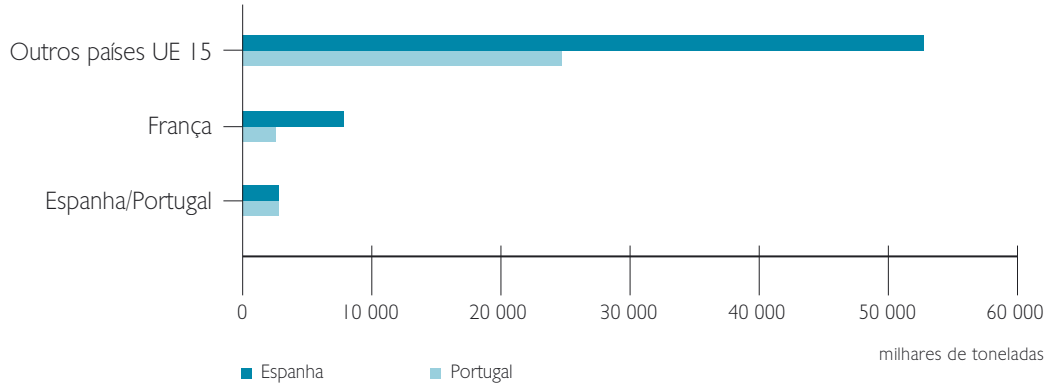
[13] Toneladas transportadas em vagão completo.

7.4 Transporte Marítimo de Mercadorias

No gráfico 29, apresenta-se a distribuição das toneladas de mercadorias movimentadas nos portos de Portugal e Espanha, procedentes/com destino aos portos da Europa comunitária, no ano 2003.

Nesse mesmo ano, foram movimentadas nos portos portugueses aproximadamente 20,5 milhões de toneladas, em tráfego internacional, com destino/origem na UE 15, enquanto que nos portos espanhóis esse valor ascendeu a quase 63 milhões de toneladas. Entre 2001 e 2003, houve um aumento de 28% nas trocas portuárias entre Portugal e a UE 15. Em Espanha, o acréscimo de tonelagem transportada entre os portos espanhóis e o espaço comunitário foi de 7%.

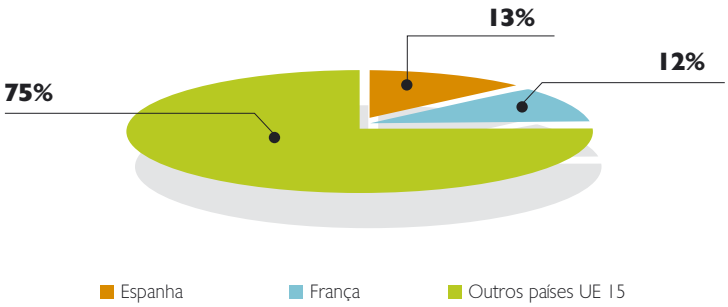
Gráfico 29: Tráfego marítimo de mercadorias entre Portugal e Espanha, de ambos os países com França e de ambos os países com o resto da UE 15 no ano de 2003



Fonte: Portugal – Portos Nacionais / SIT
Espanha – Ministério do Fomento, Puertos del Estado

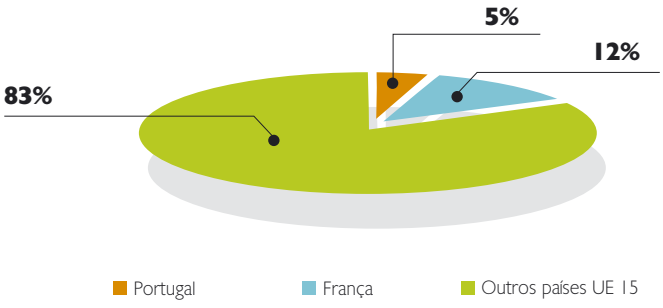
Em termos percentuais, verifica-se que Espanha e França representam cerca de um quarto da tonelagem movimentada nos portos portugueses no tráfego comunitário. Os portos espanhóis repartiram, em 2003, mais de 80% do seu tráfego por outros países da UE 15, representando Portugal e França respectivamente, 4,5% e 12,1% da tonelagem movimentada de e para o espaço comunitário em 2003.

Gráficos 30: Percentagem de mercadorias movimentadas nos portos de Portugal, procedentes/com destino a portos da UE 15 (2003)



Fonte: Portugal – Portos Nacionais/SIT

Gráficos 31: Percentagem de mercadorias movimentadas nos portos de Espanha, procedentes/com destino a portos da UE 15 (2003)



Fonte: Espanha – Puertos del Estado

Quanto ao movimento total registado nos portos de Portugal e Espanha, em 2003, este ascendeu aos 55,6 milhões de toneladas em Portugal e 380 milhões de toneladas em Espanha. Em Portugal, e em termos de produtos transportados, os produtos petrolíferos totalizaram 25 milhões de toneladas transportadas em 2003; os granéis sólidos corresponderam a 17 milhões de toneladas transportadas, no mesmo ano (em TEUS, o movimento correspondeu

a um milhão). Ainda em 2003, o comércio de mercadorias com a Europa através dos portos portugueses foi de cerca 30 milhões de toneladas sendo que, destes, 66% (20,5 milhões de toneladas) corresponderam a tráfego com a UE 15.

Em Espanha, os produtos petrolíferos corresponderam a 131 milhões de toneladas transportadas enquanto que os granéis sólidos ascenderam às 97,6 milhões de toneladas transportadas, sendo que o índice de uso de contentores alcançou os 9 milhões de TEUS, mais 11% do que no ano anterior. Em 2003, o comércio de mercadorias com a Europa através dos portos espanhóis somou mais de 100 milhões de toneladas enquanto que o tráfego com a UE 15 ascendeu, como já foi referido aos 63 milhões de toneladas transportadas.

O porto português que mais se destacou em termos de volume de toneladas transportadas com origem/destino à UE 15, foi o porto de Lisboa o qual foi responsável, em 2003, por mais de 40% do tráfego portuário de e para a UE e movimentou mais de 8 milhões de toneladas nas trocas com o espaço comunitário.

O porto espanhol cujo movimento de toneladas de e para o espaço comunitário foi mais significativo, foi o porto de Algeciras com um volume superior a 7 milhões de toneladas transportadas em tráfego comunitário.

Relativamente aos portos portugueses com tonelagens expressivas, salientem-se os portos de Leixões e Setúbal e Aveiro que representaram, respectivamente 25%, 14% e 10% do tráfego portuário com origem/destino na UE 15.

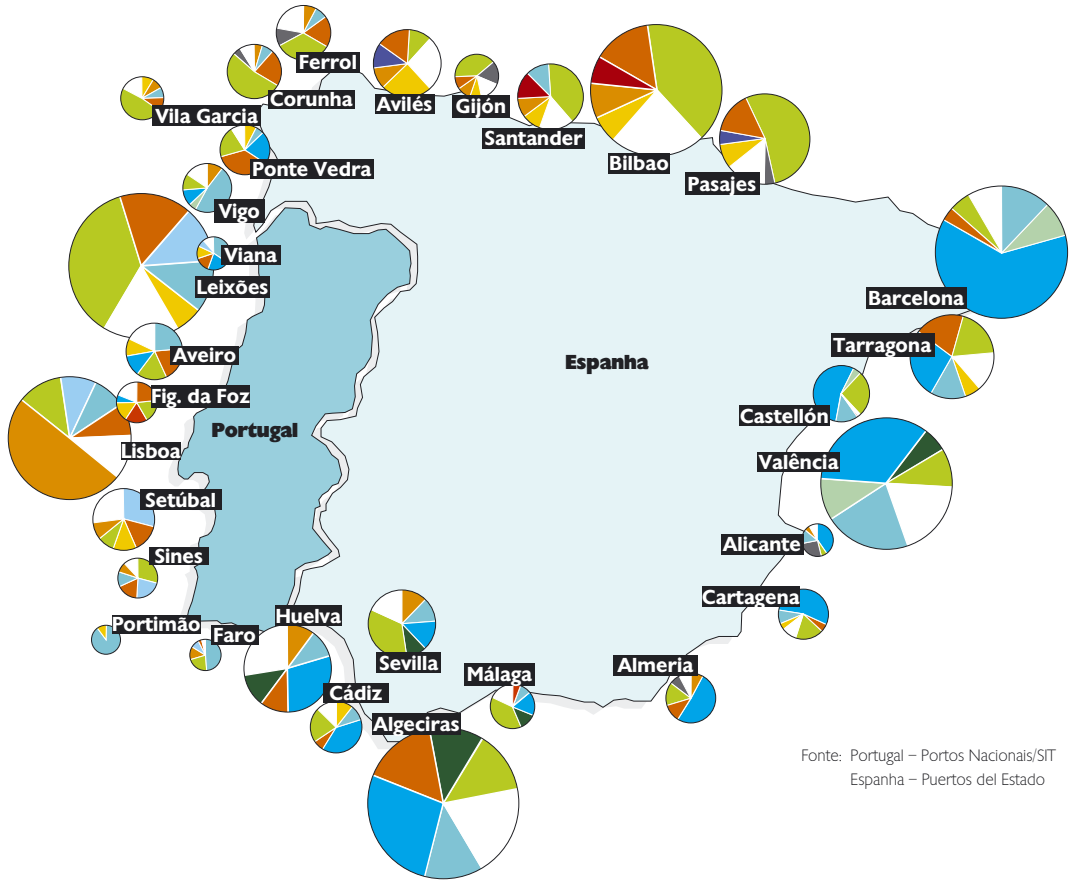
Os portos de Bahia de Algeciras, Bilbao, Valencia e Barcelona, foram os que maior tonelagem de mercadorias com origem/destino à UE 15 movimentaram em Espanha, no ano 2003 (todos estes portos movimentaram mais de 6,6 milhões de toneladas). Asseguraram cada um deles mais de 10% do total de intercâmbios de Espanha com a UE 15.

No contexto das trocas entre Portugal e os países da UE 15 por via marítima, os países que mais se destacam são: a Bélgica (24%), o Reino Unido (19%), a Holanda (13%) e a Espanha (13%).

Em Espanha os parceiros predominantes foram a Itália, o Reino Unido, França e Holanda, representando cada um deles, respectivamente, 24%, 22%, 14% e 12% do total de intercâmbios realizados nos portos espanhóis de e para aquele destino.

O mapa 7 sintetiza o tráfego internacional de mercadorias de e para a UE 15 em cada porto da Península Ibérica, em relação aos cinco países que, em 2003, representaram um maior volume de intercâmbios.

Mapa 5: Tráfego Internacional de Mercadorias de/para UE nos Portos da Península Ibérica (2003) com os cinco países que representam os maiores intercâmbios



Fonte: Portugal – Portos Nacionais/SIT
Espanha – Puertos del Estado

< 200 000 ton/ano

> 200 000 ton/ano

> 500 000 ton/ano

> 1 milhão de ton/ano

> 2 milhões de ton/ano

> 3 milhões de ton/ano

> 5 milhões de ton/ano

- Alemanha
- Bélgica
- Dinamarca
- Espanha
- Finlândia
- França
- Grécia
- Holanda
- Irlanda
- Itália
- Portugal
- Reino Unido
- Suécia

8. Comentários Finais

O terceiro relatório do Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) que agora se apresenta visou actualizar os elementos estatísticos caracterizadores das conexões de tráfego entre os dois países. Para tal, procurou-se utilizar os últimos dados estatísticos disponíveis das diversas fontes de informação, sistematizando, à semelhança das duas anteriores publicações, os aspectos relativos ao tráfego transfronteiriço, cujos fenómenos, ligados à dinâmica do movimento de pessoas e mercadorias afectam directamente as decisões em matéria de transportes.

Com base na recolha de dados para a quantificação de algumas variáveis consideradas pertinentes para a temática abordada, é possível concluir acerca das particularidades que caracterizam o tráfego transfronteiriço intra peninsular, nomeadamente:

1. As economias portuguesa e espanhola caracterizam-se por uma dimensão e dinâmica substancialmente distintas, o que se reflecte no volume de mercadorias transaccionadas e, consequentemente, nos fluxos de transporte e volumes de tráfego associados;

2. Em termos de PIB, ambos os países seguem as tendências da UE, sendo que, relativamente ao PIB per capita, as regiões portuguesas continuam a apresentar índices próximos dos de algumas regiões espanholas de fronteira, destacando-se a região de Lisboa e Vale do Tejo que apresenta valores mais elevados do que as médias portuguesa e espanhola;

3. No que respeita à troca de mercadorias os fluxos são, assim, necessariamente diferentes; o volume de intercâmbios no ano de 2003 atingiu as 16 milhões de toneladas aproximadamente tendo o transporte rodoviário representado 78%, o ferroviário 5% e a via marítima os restantes 17%. De Portugal para Espanha, foram enviadas 7 milhões de toneladas, enquanto que no sentido contrário esse movimento correspondeu a 9 milhões de toneladas. Adicionalmente, Espanha é o primeiro parceiro comercial de Portugal; já para Espanha, Portugal ocupa o segundo lugar do ranking de países de destino/origem das suas mercadorias;

4. As actuações em curso nos caminhos-de-ferro são múltiplas e têm como principal objectivo aumentar a qualidade das ligações entre os dois países quer para o transporte de mercadorias, quer para o transporte de passageiros.

5. O transporte ferroviário de passageiros na ligação entre os dois países é assegurado por um total de quatro ligações diárias (uma entre Lisboa e Madrid, duas entre Porto e Vigo e uma regional que liga Lisboa e Porto a Hendaia atravessando a CCAA espanholas de Castela Leão e País Basco). No que respeita ao transporte de mercadorias pela ferrovia, este continua a apresentar uma dinâmica relativamente reduzida no contexto da estrutura modal entre

os dois países. Em 2003, no sentido Portugal-Espanha saíram, em média, 47 vagões diários, sendo que, no sentido contrário, foram expedidos, em média, 44 vagões. Quanto ao tráfego de/para além Pirinéus com origem/destino em Portugal, o mesmo tem uma expressividade diminuta, totalizando, em 2003, as 430 e as 200 unidades, respectivamente.

6. Quanto ao transporte aéreo de passageiros, a oferta de lugares correspondeu no período de Inverno 2002/2003–Verão 2003 a 2 700 784 no sentido Portugal-Espanha e a 2 465 068 em sentido contrário. Os passageiros transportados totalizaram os 765 981 passageiros embarcados em Portugal com destino a Espanha e 730 948 passageiros embarcados em Espanha com destino a Portugal, totalizando um movimento anual de cerca de 1 500 mil passageiros nos aeroportos de Espanha e Portugal com origem/destino em ambos os países.

7. Nas infra-estruturas rodoviárias em desenvolvimento entre os dois países, são de registar as quatro pontes em construção e os investimentos em curso para o IP5 e sua continuação até Salamanca, bem como no IP8 do lado de Portugal e N433 (em Espanha);

8. Em relação ao transporte rodoviário, há a destacar que:

a) o tráfego médio diário de veículos nas fronteiras que separam Espanha e Portugal aumentou, em 2003, 10% face a 2001. Este aumento corresponde principalmente a trânsito de passageiros;
b) em 2003, as fronteiras entre os dois países foram cruzadas por um número elevado de veículos pesados de mercadorias cujo tráfego médio diário se estima em mais de 10 000 veículos;
c) o mercado espanhol é a principal origem/destino dos transportadores portugueses (58% do transporte internacional efectuado), embora para os transportadores espanhóis, Portugal represente somente 16% das origens/destinos das viagens internacionais realizadas;

9. O transporte marítimo de mercadorias com a UE 15 atingiu, em Portugal, 20,5 milhões de toneladas (em 2003) enquanto que em Espanha foram movimentadas mais de 63 milhões de toneladas, na sua maioria destinadas aos Outros países da UE sendo os parceiros comerciais de maior destaque na UE 15 o Reino Unido, Holanda e França; no que se refere aos principais portos da Península Ibérica, destacam-se, com maior volume de intercâmbios em 2003, Bilbao, Barcelona em Espanha e Leixões e Lisboa em Portugal;

10. Uma parte das ligações entre os dois países é assegurada pelo transporte fluvial nos rios Minho e Guadiana. Trata-se de tráfego local, destacando-se nesta modalidade o número de passageiros que cruzam o rio Guadiana em Vila Real de Santo António/Ayamonte. Existem, paralelamente, ligações entre Caminha/La Guardia e Cerveira/Goian;

11. O ano de 2003 veio confirmar a tendência já constatada no primeiro e segundo relatórios que aponta para o crescimento do transporte rodoviário e estabilização do transporte marítimo (tendência observada já desde 1992) bem como um ligeiro incremento da ferrovia, em relação ao ano de 2002. Em 2003 o transporte por estrada teve uma quota de 78% nas ligações entre os dois países.

España
Portugal