

12º CONGRESO DA APDR
Recursos, ordenamento, desenvolvemento

Viseu, 15 – 17 setembro 2006

**“Eixos de comunicacións e nova configuración territorial no
desenvolvemento da eurorrexión “**

Xulio X. Pardellas

xulio@uvigo.es

Carmen Padín

padin@uvigo.es

Departamento de Economía Aplicada. Universidade de Vigo

RESUMO

Este traballo fundamenta a súa construción metodolóxica sobre o paradigma do "desenvolvemento endóxico", admitindo como hipótese principal que o sistema productivo das rexións tende a crecer e transformarse utilizando o potencial de desenvolvemento que existe no seu territorio, apoiándose nos investimentos públicos e privados, así como na participación activa da comunidade local, e no que as infraestruturas aparecen como un factor principal, favorecedor dese proceso.

Con aquela hipótese, a nosa metodoloxía de análise confire ao territorio un papel fundamental de axente de transformación e non un simple soporte dos recursos e das actividades económicas, polo que a investigación se orientou a analizar a estruturación urbana da eurorrexión e a súa dinámica actual, descubriendo as claves da nova estratexia de desenvolvemento, na que se integran os sistemas emerxentes interiores, así como a identificar os factores de vertebración do territorio, como conxunto e en cada área de análise territorial, tentando mostrar ao mesmo tempo os atrancos e as carencias infraestruturais que impiden ou dificultan a súa dinámica

O resultado final tenta de achegar unha interpretación válida sobre a dinámica da eurorrexión como conxunto, e máis unha proposta coherente sobre os efectos das actuacións públicas na mellora das infraestruturas.

PALABRAS CLAVE: desenvolvemento endóxico, infraestruturas

SESIÓN PROPOSTA: Transportes, comunicacións e desenvolvemento

INTRODUCCIÓN

Un dos cambios máis importantes que tiveron lugar na teoría do desenvolvemento económico nos últimos vinte anos é a formación dun novo paradigma que se coñece como "desenvolvemento endógeno". Nun escenario caracterizado pola incertidumbre, polo aumento da competitividade nos mercados e polo cambio institucional, xurdiron paralelamente, sobre todo nos sistemas urbanos de dimensión media, formas máis flexibles de acumulación e regulación do capital, que caracterizan aos procesos de crecemento e cambio estrutural, e que desde principios dos 90 se convertiron no instrumento preferente da política industrial e rexional.

A aparición espontánea e independente deste fenómeno propiciou a redución dos niveis de inestabilidade do sistema e ademais permitiu contextualizar os procesos de globalización no marco do desenvolvemento territorial. A idea forza do novo paradigma é que o sistema productivo dos países crece e se transforma utilizando o potencial de desenvolvemento existente no territorio (nas rexións e nas cidades), polo medio dos investimentos que realizan as empresas e os axentes públicos, baixo o control crecente da comunidade local.

O desenvolvemento endógeno persigue satisfacer as necesidades e demandas dunha poboación local polo medio da participación activa da comunidade local nos procesos de crecemento económico. Non se trata tanto de mellorar a posición do sistema productivo local na división internacional e nacional do traballo, como de lograr o benestar económico, social e cultural da comunidade local no seu conxunto. Esta nova estratexia tenta logo de desenvolver os aspectos proproductivos e potenciar ademais as dimensións sociais e culturais que afectan ao benestar da sociedade.

Deste xeito, o territorio pasa a ocupar un papel de axente de transformación e non un simple soporte dos recursos e das actividades económicas, xa que as empresas e demais actores do territorio interactúan entre si, organizándose para desenvolver a economía e a sociedade. O punto de partida do desenvolvemento dunha comunidade territorial é o conxunto de recursos (económicos, humanos, institucionais e culturais) que constitúen o seu potencial endógeno. Son xustamente as pequenas e medianas empresas as que, coa súa flexibilidade e a súa capacidade emprendedora e organizativa

están chamadas a ter un papel protagonista nos procesos de desenvolvemento endógeno (Vázquez Barquero 2005).

Os procesos de industrialización endóxena caracterízanse pola produción de bens transformados, xeralmente produtos industriais, polo medio da organización flexible da produción e o uso intensivo de traballo, o que permite a integración do sistema productivo na sociedade local. Por unha banda as empresas están obxectivamente condicionadas a cooperar entre elas, debido á forma de especialización que foi adoptando o sistema productivo local e a que a súa reducida dimensión as forza a esta colaboración para obter as economías de escala necesarias para competir. Ademais, as estruturas familiares e as tradicións locais, as estruturas e os valores sociais e culturais e os códigos de poboación favorecen a dinámica deste modelo de industrialización, achegando recursos humanos e financeiros, facilitando as relacións laborais e sociais, e favorecendo os intercambios de bens e servicios, formais e informais, e a difusión da información e o coñecemento pola rede de empresas e de organizacións locais.

Por último, os procesos de industrialización endóxena están firmemente enraizados no territorio, xurdiron en pequenas e medianas cidades da man dos emprendedores locais, e ao longo do tempo foron acumulando un saber técnico, formaron sistemas relacionais propios e consolidaron formas culturais autónomas que explican a súa continuidade no tempo. Así foi creándose un entorno económico e institucional que proporciona ás empresas locais recursos, servicios e redes de cooperación que lles permiten mellorar a súa competitividade nos mercados (Aydalot 1986).

Se aplicamos estes conceptos aos casos de Galicia e Norte de Portugal, advertimos que o impulso de inicio dos cambios estruturais no seu sistema productivo nos anos 80 despois da crise, semella responder nidiamente a este modelo. A iniciativa empresarial contou cunha importante dotación do recurso traballo, coa man de obra que se incorporou á produción industrial procedente do sector agrícola, contou igualmente coa dispoñibilidade do aforro procedente da mesma actividade agraria ou comercial, e singularmente coas remesas da emigración, e sobre todo, encontrou unha estrutura territorial consolidada e un forte apoio social e institucional (Comisión Europea 1999).

A columna vertebral dos sistemas productivos locais, e claramente nos casos que nos ocupan, é a configuración dun modelo de produción, a existencia dunha rede de empresas industriais que da lugar a unha multiplicidade dos mercados internos, e un territorio con áreas de encontro que permite intercambiar produtos, servicios e coñecementos. Así pois, os sistemas productivos locais aparecen integrados por redes empresariais que dan lugar a unha multiplicidade de mercados internos, e a intercambios de coñecementos que propician o desenvolvemento de relacións de cooperación e de competitividade entre as empresas.

Pero un sistema productivo local é máis que unha rede industrial, tamén o forma e rodea unha rede de actores sociais que caracterizan un sistema de relacións económicas, sociais, políticas e legais, polo que as empresas, as organizacións e as institucións forman parte de entornos locais que teñen capacidade de coñecer, de aprender e actuar, o que as convirte nunha sorte de cerebro da dinámica económica local, e a creación da asociación de municipios que integran o Eixo Atlántico é unha manifestación evidente desta realidade (Pardellas 2000).

Nese sentido debe entenderse como o concepto de *entorno local* amplía a noción de distrito industrial agregando á rede industrial o sistema de relacións entre actores dun territorio, e incrementando a importancia da dimensión conxunta dos actores que se caracterizan pola súa facultade de tomar decisións estratéxicas para eles e para o sistema no conxunto. Deste modo, a capacidade de produción e de organización das empresas súmase á potencialidade de aprendizaxe e á competencia de intervir nos procesos de crecemento e cambio estrutural das economías locais (Camagni 2005).

Non hai dúbida de que o actual sistema productivo na eurorrexión Galicia-Norte de Portugal é o froito da combinación daquelas capacidades e da toma dun gran número de decisións correctas nos últimos anos, e de que a continuidade da súa dinámica productiva dependerá da introducción e difusión das innovacións que impulsen a renovación do modelo. Neste caso o sistema irá convertíndose nun entorno innovador.

Historicamente, cada comunidade territorial foi fomándose como consecuencia das relacións e os vínculos de intereses dos seus grupos e actores sociais, e pola construción dunha identidade e dunha cultura propia que a diferencia doutras comunidades. O territorio pode entenderse como un entramado de intereses dunha comunidade social específica, o que permite percibilo como un axente de

desenvolvemento local, sempre interesado en manter e defender a integridade e os intereses territoriais nos procesos de desenvolvemento e cambio estrutural.

O desenvolvemento endógeno constitúe así un proceso que toma sentido no territorio, e nas sociedades organizadas convértese nun proceso que se articula dentro dun sistema de cidades. As investigacións realizadas sobre os procesos de desenvolvemento endógeno e a dinámica dos distritos industriais mostran que as cidades medias son o espazo preferido polos sistemas productivos locais, Nestes asentamentos concrétanse as economías externas e prodúcense as condicións que favorecen a redución dos costes de transacción entre as empresas e as organizacións locais.

En consecuencia, a estratexia de desenvolvemento endógeno propón o desenvolvemento de territorios nun entorno mundial no que os niveis de incertumbre e turbulencia son elevados, e as súas accións tenden a concentrar os esforzos de investimento na mellora das infraestruturas productivas, na redución das carencias sociais e de recursos, e máis na mellora tamén dos factores inmateriais e de xestión social da riqueza, así como en afortalar a capacidade organizativa e a cohesión do territorio (Garofoli 1995).

En resumo, queda claro para nós que o papel das infraestruturas productivas nun territorio das características que configuran a eurorrexión Galicia-Norte de Portugal, deben inscribirse nun contexto conceptual de desenvolvemento endógeno, e que a vertebración territorial e a cohesión social, entendidas como elementos de consolidación do entorno local, deben ser igualmente un obxectivo fundamental do seu planeamento e construción.

DIAGNÓSTICO XEOGRÁFICO DO SISTEMA URBANO

O sistema urbano do Eixo Atlántico non se pode explicar sen facer referencia explícita a dous feitos sobranceiros:

- 1.-A adhesión de España e Portugal á Comunidade Europea (Unión Europea despois de Masstricht),
- 2.- A constitución da Comunidade de Traballo Galiza/Norte de Portugal e a incorporación do Pacto Intermunicipal do Eixo Atlántico á política rexional da U.E.

Consecuencia destas accións a eurrrexión vai rexistrar un notable inzamento dos seus intercambios comerciais, que no periodo 1995-2004 creceron a unha taxa anual acumulativa do 18.5% de media (IGE, INE), e modificaron tanto a estrutura productiva das áreas metropolitanas, como as propias relacións entre cidades (Souto 2005).

Debemos entender así que o territorio da eurrrexión aparece como unha paisaxe cunha potencialidade moi diversa. Por unha banda son os aspectos estéticos e de lecer: paisaxes turísticas, ecolóxicas, espazos agradables para a contemplación que supoñen un atractivo para as colectividades urbanas. Unha paisaxe onde se relaciona a cor verde, consecuencia do clima húmedo e temperado cunha topografía accidentada que facilita a percepción de diferentes perfís, onde a auga dos “mil ríos” aparece nos diferentes currunchos do país. Igualmente hai espazos productivos con forte potencialidade: as terras vitícolas do Douro, O Ribeiro, O Condado, As Rías Baixas, o viño verde... as terras gandeiras de Terra Chá ou das superficies máis agrestes das serras orientais ou de Tras-Os-Montes, os espacios litorais dunha costa ampla e con numerosos entrantes saíntes que favorece a actividade da acuicultura e a construción de refuxios de peiraos deportivos.

O territorio pode dividirse esquemáticamente en dúas grandes zonas, que a súa vez se subdivínden en contornos paisaxísticos diferenciados

A) As terras do litoral: con prolongada urbanización, elevada densidade e un espallamento espontáneo da poboación:

- Litoral Norte (As Mariñas)
- Litoral do Golfo Artabro (A Coruña-Ferrol)
- A Costa da Morte
- As Rías Baixas: (Vilagarcía, Pontevedra, Vigo)
- O Baixo Miño-Val do Minho
- A costa atlántica entre Minho e Douro (Viana do Castelo)
- Os vales do Cávado e Ave (Braga-Guimarães)
- A foz do Douro (Area Metropolitana de Porto)

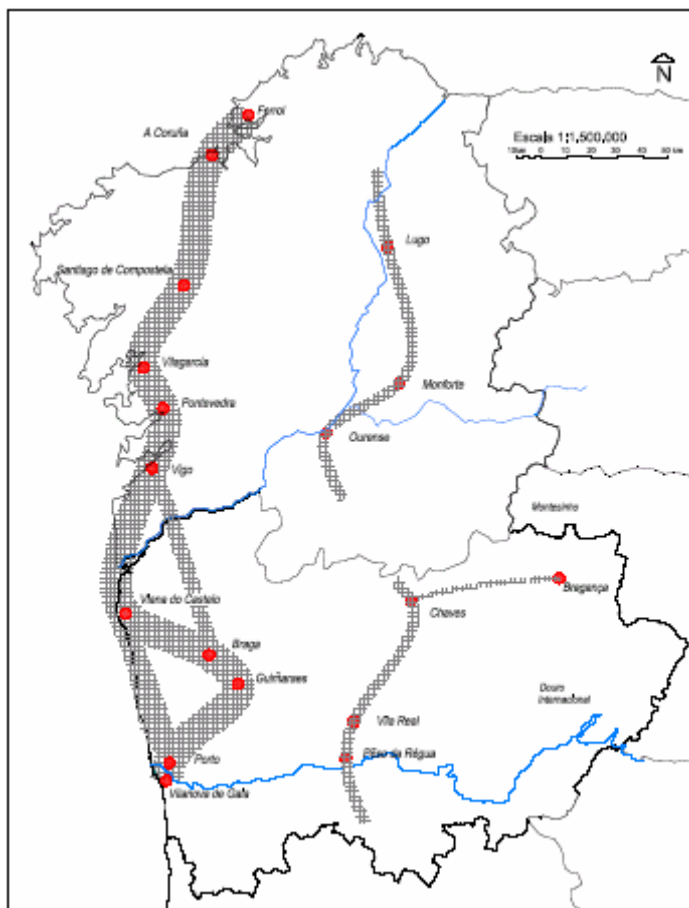
B) As terras do interior, cunha perda demográfica importante nas últimas décadas, o que está provocando un rápido proceso de avellentamento e unha perda de produtividade económica:

- As serras septentrionais de Galiza
- A Depresión meridiana de Galiza e as montañas occidentais (Santiago)
- A Terra Chá e o val do Miño (Lugo, Monforte)
- As cuncas e depresións do interior (A Lima, Chaves-Verín, Ourense)
- As serras orientais de Galiza
- Tras-Os- Montes (Bragança)
- O Val do Douro (Peso da Régua, Vila Real)

Sobre este extenso e diverso territorio localízanse importantes reservas ecolóxicas, algunhas consideradas parques nacionais, outros parques naturais, paraxes naturais, monumentos naturais, así como humedais, reservas de aves e lugares de interés europeo. En suma estamos ante un territorio de pouco máis de cincuenta mil quilómetros cadrados que rexistra un elevado potencial de crecemento sustentable en función dos recursos da a súa biodiversidade (Souto 2005, cit).

Debemos tamén considerar que o poboamento tradicional da *Gallaecia* foi de cativos asentamentos, pero cunha concepción de espacio público, pois o hábitat organizábase de tal xeito que as mellores terras quedaban reservadas a unha función productiva e existían propiedades comunais: a eira, os montes en mán común. Máis tarde o avance da motorización e as normas urbanísticas favoreceron o espallamento lineal e illado do hábitat, que tanto estrago fai a un desenvolvemento sustentable. Xunto a este proceso de escala grande aparece, nunha escala máis pequena, un claro contraste entre o interior despoboado e vello e un litoral máis dinámico, pero con procesos de saturación demográfica, esgotamento dos recursos naturais e avellentamento demográfico nas concentracións urbanas, en especial en Galiza. Esta visión permite albiscar un sistema urbano con dous eixos verticais: un parello á costa (desde Ferrol ata Vila Nova de Gaia) e outro interior, con rupturas da súa linealidade, que debería constituir un elemento de referencia para o crecemento policéntrico, evitando o abandono do interior e a saturación do litoral (fig. 1).

Fig 1. O SISTEMA URBANO DA EURORREXIÓN



Fonte: Souto, X.M. et al (2005)

Co modelo de análise DAFO pode facerse unha primeira avaliación da potencialidade deste territorio desde a perspectiva urbana, en tanto que aspiramos que desde as cidades poda xurdir un modelo de crecemento e desenvolvemento local que permita a consolidación dun sistema policéntrico.

No citado traballo de Souto (2005), aparece un interesante diagnóstico con aquel modelo, que será de interese para complementar de seguido a análise evolutiva da vertebración do conxunto do territorio da eurorrexión:

PUNTOS FORTES CARA A UN SISTEMA POLICÉNTRICO SUSTENTABLE	OBSTÁCULOS QUE DIFICULTAN UN DESENVOLVEMENTO SUSTENTABLE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enorme variedade da paisaxe humanizada (cultura material e inmaterial) ▪ Importantes recursos naturais (pesca, agricultura, gandería) ▪ Densa rede de asentamentos demográficos ▪ Biodiversidade e conxuntos naturais protexidos ▪ Atracción pola paisaxe ambiental e cultural ▪ Áreas urbanas con importante crecemento demográfico no Norte de Portugal ▪ Complementariedade de actividades de poboación. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Expansión urbana incontrolada ▪ Agresións aos ríos, boscos e montes (canterías) ▪ Insuficiente política cultural sobre identidades tradicionais ▪ Desconfianza na gobernanza local ▪ Forte proceso de avellentamento nas cidades e no rural ▪ Localismo de escasa visibilidade en Europa ▪ Despoboamento do interior rural, perda de paisaxe productiva e de valor estético ▪ Forte proceso de avellentamento no interior rural ▪ Muda constante do hábitat polinuclear a outro espallado nas zonas periurbanas.

A VERTEBRACIÓN ACTUAL DA EURORREXIÓN: BREVE ANÁLISE

Tendo en conta o diagnóstico anterior, presentamos agora unha perspectiva da vertebración do territorio conxunto da eurorrexión, considerada desde os dous enfoques xeográfico e económico, que orientan este traballo.

Polo que respecta á vertebración exterior por terra, é preciso recordar a inexistencia dunha vía de alta capacidade que permita o acceso directo da eurorrexión aos mercados europeos polo norte, isto é, seguindo a costa cantábrica, que supón

xeograficamente a distancia máis corta para chegar aos Pirineos e continuar cara o centro de Europa.

No lado positivo, debemos destacar os importantes cambios habidos nos dez últimos anos, que melloraron substantivamente o acceso rodoviario á eurorexión, achegando de modo considerable a súa actividade productiva aos mercados europeos. O remate e posta en funcionamento das autovías do Noroeste e das Rías Baixas desfixeron o factor principal de inaccesibilidade e perifericidade da eurorrexión, cara o interior da península e aos enlaces cara Francia e Europa. Isto unido ao anterior remate e disponibilidad da autoestrada Lisboa-Porto-Valença, que liga así e completa a comunicación do sistema de cidades da franxa atlántica, supón sen dúbida un feito de singular relevancia para o conxunto da eurorrexión na súa proxección exterior.

Sen embargo, a vertebración do lado portugués continúa a ser moi deficiente. Os denominados Eixos Transversais, IP-5 e IP-7, xa en funcionamento, presentan características diferenciadas: o IP-5, cunha notable influencia no desenvolvemento da parte portuguesa da eurorrexión, evidencia graves carencias no seu trazado e condicións de seguridade, estando moi próximo á saturación, fundamentalmente, no que respecta á súa utilización por tránsito pesado. Pero tamén as denominadas Diagonais Estructurantes, con claras implicacións en termos de estruturación territorial dado que ten como obxectivo último articular o Litoral co Interior do país, están na NUT II Norte, aínda en construción.

O IP-4 é a única destas vías de carácter transversal que ten a maior parte do seu trazado concluído, a pesar de que as súas características técnicas evidencian múltiples deficiencias. Neste Itinerario Principal falta aínda un importante tramo por concluir, Bragança-Fronteira de Quintanilha (fronteira situada no Leste da cidade), o que permitirá, unha vez concluído, mellorar significativamente a vertebración exterior rexional. A conexión desta vía coa do lado español semella estar garantida, dado que o Goberno de Castela-León asumíu o compromiso político de construír unha autovía que permita ligar a fronteira de Quintanilha coa autovía das Rías Baixas sobre o 2004.

As Diagonais Estructurantes cun papel relevante na articulación Litoral-Interior, son a Diagonal do Douro constituída parcialmente polo IP-3 no seu tramo Vila Real-Vila Verde da Raia, pasando por Chaves, e a Diagonal do Vale do Ave constituída polo IC-5 (Póvoa de Varzim- Miranda do Douro), e máis polo IC-25 (Circular Rexional

Exterior do Porto-IP3, para posteriormente continuar ata Chaves e a fronteira con Galicia), pero aínda non siquera comezaron a ser construídas.

En materia de vertebración externa, das Diagonais aínda non se remataron a máis importante é, sen dúbida, o IP-3, que nun futuro permitirá unha conexión rápida desde a Área Metropolitana do Porto e desde o cuadrilátero de desenvolvemento Braga-Guimarães-Famalicão-Barcelos, coa fronteira de Vila Verde da Raia, para posteriormente conectar coa autovía das Rías Baixas á altura de Verín.

E aínda con respecto á vertebración exterior da eurorexión, convén referir que a construción dun pequeno tramo do Eixo Territorial IP-2, pode permitirmos obter importantes economías de tempo en materia de transporte, tendo en conta que o futuro tramo do IP-2, Bragança-fronteira do Portelo, que liga polo norte a Bragança e o sistema IP-4/IP-2 coa fronteira española, permitiría conectar o sistema de infraestruturas interno coa autovía das Rías Baixas na zona de Puebla de Sanabria, facilitando a conexión externa. Neste caso, do lado español existe xa un anteproxecto para construír unha infraestrutura rodoviaria de alta capacidade desde Puebla de Sanabria á citada fronteira.

En calquera caso, este sistema de infraestruturas de vertebración externa debe ser completado cunha adecuada vertebración interna. Entende-se que existe a necesidade de articular as grandes infraestruturas de carácter estruturante, nacionais ou internacionais, con as redes rodoviarias rexionais e locais a fin de lograr obxectivos de integración territorial, gerando os indispensábeis efectos difusores do crecemento sobre a totalidade do espazo e permitindo a igualdade no acceso ao sistema de transportes para tódolos cidadáns.

A vertebración exterior por ferrocarril apenas presenta debate en canto ás súas necesidades e obxectivos, pero si cuantiosas dúbidas, enfoques, presións políticas e intereses económicos en canto ao seu trazado e configuración xeográfico-económica definitiva, sobre todo se temos en conta que a pesar de que foi considerada como preferente no marco económico de actuacións de UE 2007-2013, as previsións da Rede Ferroviaria Portuguesa non contemplan aínda a velocidade alta entre Porto e Coruña, o que permitiría as tres conexións externas por ferrocarril máis importantes da eurorexión; polo norte ao través da transcantábrica, polo leste cara o centro da península e polo sul cara Lisboa (Souto 2005, cit; DGDR 2001)

Xa no que se refire á vertebración interna, un estudio de localización industrial realizados pola Xunta de Galicia en 1989 revelaban que en Galicia a localización industrial respondía fundamentalmente aos factores persoais do empresario (empresa autóctona, residencia do propietario), e ás vantaxes derivadas das economías de localización e aglomeración de determinadas zonas (tradición sectorial, tradición industrial, proximidade a gran empresa transformadora, proximidade a materias primas). Aínda que estes últimos factores ocupaban tamén un peso importante no conxunto de España, a súa incidencia resultaba moi superior en Galicia, como expresión da singularidade dos seus factores productivos.

En contrapartida, os factores obxectivos do territorio ou do sistema económico rexional (costes e cualificación da man de obra, dotación de infraestruturas, accesibilidade, etc), así como aqueloutros ligados aos instrumentos públicos de promoción económica (incentivos financeiros e crediticios, subvencións á creación de emprego), presentaban unha incidencia moi moderada nas decisións de localización das empresas. Con todo, o peso das infraestruturas (accesibilidade a mercados e materias primas, dotación do solo industrial), resultaba ser nos últimos anos significativamente superior á hora de determinar esa localización, probablemente a causa das carencias existentes en Galicia na dotación deses factores ata os anos noventa.

A Xunta de Galicia realizou logo dous novos inquéritos en 1998 e 2002, coa colaboración de empresarios da Região Norte, tentando de contrastar e anovar aqueles resultados, e aínda que a maior parte das empresas constituídas con posterioridade a 1994 continuaban manifestando que os factores persoais son o principal aspecto condicionante da localización (entre un 24.7 % e un 30.8%, segundo consideren que son determinantes ou que teñen unha forte incidencia), o incremento da influencia de certos factores respecto á situación precedente e sobre todo, a aparición doutros novos, revelan os cambios que rexistrou Galicia no seu modelo de localización, que por outra parte siguen unha evolución paralela á das empresas europeas, onde os factores obxectivos do territorio e da economía aparecen con forte capacidade de atracción (OCDE 2004).

Entre eses novos factores de localización compre suliñar:

- A existencia dunhas boas perspectivas no mercado local ou rexional, cunha incidencia avaliada positivamente por parte do 43% das empresas (frente a un 35% na enquisa anterior)

- A existencia dun entorno ambiental e social agradable e de calidade, que chegou a incidir nun 11% das empresas, e a ser determinante nun 4.2%
- A existencia dunha imaxe rexional diferenciada (6.9% de incidencia e 4.2% de determinación)
- A existencia dunha boa oferta privada de servizos avanzados, de servizos financeiros e de centros públicos de investigación (entre o 3% e o 13% de incidencia e o 1% e o 9% de determinación)
- A existencia de man de obra cualificada (11% de incidencia e 7.6% de determinación)
- Disfrutar de subvencións ao investimento (12% e 5.6%), factor que no anterior inquérito apenas recibiran avaliación.

Os factores estratéxicos ligados á dotación de infraestruturas productivas aumenta significativamente nestes últimos anos, en especial no que se refire ás estradas, que son consideradas con forte incidencia por un 25% das empresas, e determinantes por un 10%. No outro canto, aparece o ferrocarril cunha consideración do 3.5% e o 1.4%, respectivamente, o que expresa a moi negativa percepción da súa eficacia por parte dos empresarios. Pola súa parte, os portos marítimos semellan dispoñer dunha capacidade de localización relativamente elevada (7.6% de incidencia e 5% de determinación), en consonancia coa situación atlántica de Galicia e o papel histórico dos portos no seu comercio exterior.

En conxunto e con respecto ás infraestruturas semellaría que o concepto de “proximidade” pode estar mudando polo de “facilidades de acceso”, indicando con isto a madurez do modelo, que pasaría así a ter unha componente multifactorial e tendencialmente máis obxectiva.

Outro elemento de relevancia para interpretar correctamente estes datos é o da satisfacción dos empresarios coa localización elexida, aparecendo unha elevada porcentaxe que considera acertada a elección, e mesmo das que manifestaron o seu descontento coa decisión inicial, un 52% (máis da metade), trasladaríanse a outra provincia de Galicia, e un 35% iría a Portugal ou a outras zonas do resto de España. E compre destacar aquí que un certo número de empresas manifestaron que a vecindade con Portugal supuxo un incentivo moi positivo á hora de elexir a súa localización (*PEDEGA 2000-2006. Tomo I. Análise e diagnóstico. Consellería de Economía e Facenda. 1999*).

En consecuencia e agregando os resultados dos estudos de prospectiva reallizados polo prof Figueiredo para a Região Norte (2003), podemos aventurarnos a adiantar como primeiras conclusións parciais referidas aos factores de localización das empresas na eurorrexión, e polo tanto tamén, no que respecta ás necesidades de vertebración, que:

- Os procesos de industrialización endóxena están firmemente enraizados no territorio
- Xurdiron da man dos empresarios locais
- Formaron sistemas relacionais propios, e
- Consolidaron formas culturais autónomas que crean un entorno económico local específico.

Tentaremos agora de perfilar as características da nova dinámica de asentamentos empresariais nas pequenas vilas, establecendo unha configuración sistemática que nos permita analizar desde esta perspectiva territorial a estratexia e as tendencias económicas, así como as necesidades de infraestruturas consecuentes coa vertebración interna do conxunto do territorio.

No que respecta a Galicia, e de acordo coas consideracións do estudio estratéxico citado máis atrás (Souto et al 2005), o sistema axial das tres cidades máis dinámicas expresa o liderazgo da franxa costeira atlántica, cun dobre efecto de atracción-difusión nos municipios veciños, o que permite definilos como rexións urbanas ou áreas metropolitanas. Pero a configuración física do territorio da eurorrexión determina que en certa medida as variables socioeconómicas presenten unha acusada dispersión territorial, conformando un modelo de articulación heteroxéneo, pero progresivamente consolidado, que imita no interior as relacións axiais ou de aglomeración do principal sistema de cidades.

Así, podemos afirmar que na actualidade o sistema axial de cidades non protagoniza en exclusiva o proceso de desenvolvemento da eurorrexión, senón que o comparte con outros ámbitos locais que representan a nova dinámica do conxunto do territorio e a nova orientación da cohesión social dentro da eurorrexión: os núcleos interiores de aglomeración e vertebración do territorio.

Nunha primeira aproximación a estas novas tendencias de estruturación, denominaremos como “*áreas de análise territorial*”, as definidas polas relacións de influencia das principais cidades e dos núcleos interiores cos municipios veciños, con quen poden configurar estruturas axiais (a interrelación máis frecuente), ou ben nodos

de diferente tamaño e potencial aglomerativo (por exemplo, Vilagarcía ou Porto), e tamén estruturas de aglomeración interiores (cuadrilátero da área interior-occidental da Região Norte), ou aglomerados polarizadores interiores (Bragança).

O modelo de vertebración que propoñemos con este esquema territorial para establecer e avaliar as necesidades de infraestructuras, persigue cubrir os dous obxectivos fundamentais da estratexia de consolidación da nova dinámica de desenvolvemento:

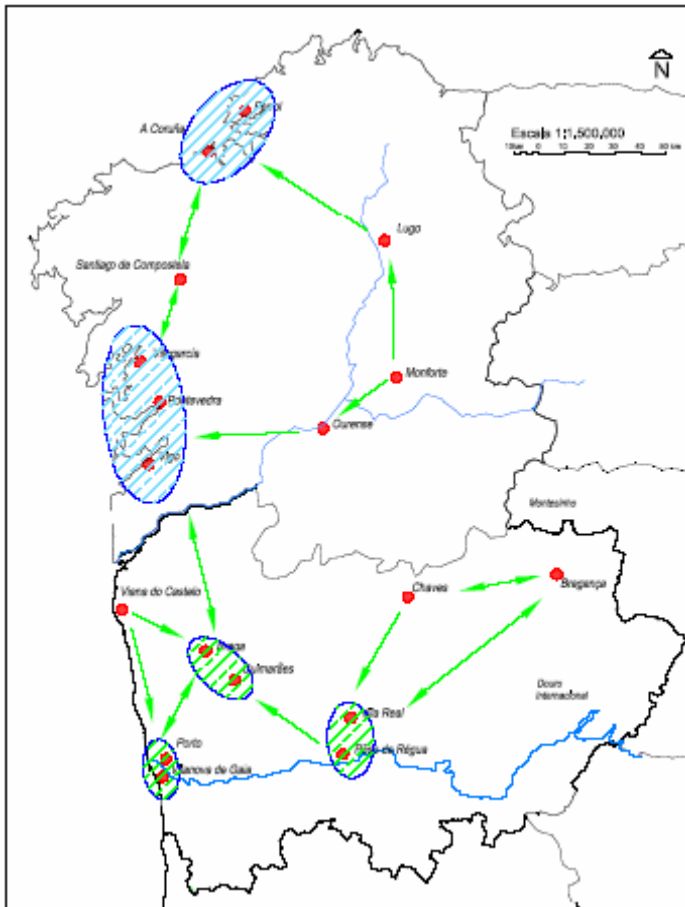
- En primeiro lugar mellorando a accesibilidade e as expectativas de relacións comerciais do conxunto do territorio cos grandes mercados europeos, unindo os núcleos interiores e as súas áreas económicas de influencia coas vías de comunicación e vertebración externa comentadas no apartado anterior
- En segundo lugar, afortalando internamente as dinámicas de aglomeración -tanto no sentido do incremento da dimensión, coma no sentido da cualificación das estruturas urbanas-, creando externalidades positivas (e en certos casos tamén economías de escala), consolidando os factores existentes de localización empresarial e ampliando as expectativas de utilización produtiva do seu potencial endógeno, tanto no que se refire aos recursos humanos, coma ao patrimonio natural e histórico, e favorecendo as iniciativas que supoñan un desenvolvemento sustentable.

Eso implica unha mellora significativa das infraestructuras vertebradoras de cada área económica e tamén das que interrelacionan áreas entre sí, tentando de conseguir en cada caso a maior eficacia e rendabilidade social dos investimentos. Con este enfoque estableceremos cinco grandes áreas, que definen con certa homoxeneidade unha dinámica interna propia e máis tamén unha estrutura estable de relacións empresariais e comerciais en torno ás principais cidades da eurorrexión, e despois as relacións internas secundarias entre os núcleos básicos e as cidades de segundo orde, o que configuraríase a vertebración máis clara do territorio da eurorrexión.

Como pode verse na figura 2, as áreas metropolitanas de Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra-Vilagarcía, aparecen en Galicia como os grandes núcleos que atraen e irradian recursos e produción. Aparecen unidos axialmente coa capital, Santiago, no medio, mentras que outro eixo interior de Lugo a Ourense tende a pechar un círculo de relacións coas primeiras.

No caso da Região Norte, é a dinámica de aglomeración da área metropolitana de Porto e máis do triángulo Graga-Barcelos-Famalicão a que á sua vez inflúe sobre o espacio emerxente de Vila Real-Peso da Regua, que incrementan desde os últimos cinco anos a relación con Chaves (e logo cara o norte ata Verín e Ourense), e especialmente con Bragança, configurando os dous puntos de unión do eixo interno da eurorrexión e de saída para Europa pola península.

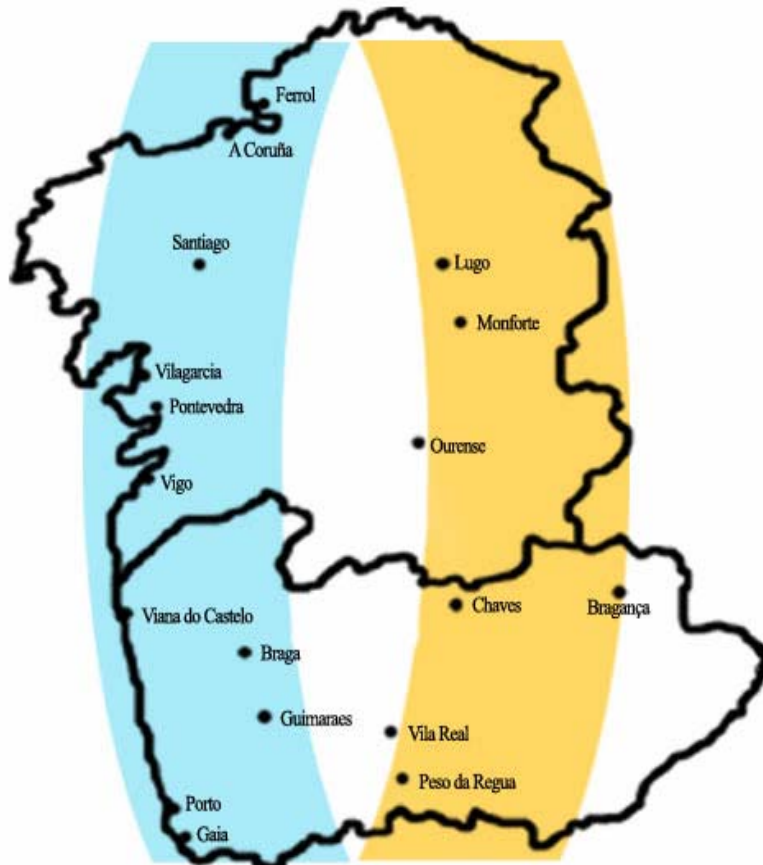
Fig 2. ÁREAS ECONÓMICAS E COMERCIAIS DA EURORREXIÓN



Fonte: Souto, X.M. et al (2005)

Con todo o exposto desde a perspectiva económica e comercial, e tendo en conta as estimacións a medio prazo da evolución dos fluxos turísticos (Pardellas 2002; 2005), non é moi aventurado apuntar unha configuración basicamente axial das principais relacións dentro do territorio da eurorrexión, que implicaría unha unión pola franxa litoral dos núcleos de poboación máis importantes entre A Coruña-Ferrol e Porto-Gaia, e outra unión -máis feble pero de crecente estabilidade-, entre os núcelos secundarios do interior desde Lugo a Vila Real-Peso da Regua, tal e como aparece na fig. 3.

Fig. 3 EIXOS TENDENCIAIS DAS CIDADES DA EURORREXIÓN



Fonte: Elaboración propia

ELEMENTAIS CONCLUSIÓNS

Desde a perspectiva deste estudo, os efectos das infraestructuras deben relacionarse coa creación dun entorno favorable á actividade económica, presentándose no caso da eurorrexión como un instrumento de reconfiguración do territorio, en apoio á propia dinámica económica creada polas empresas, en canto que sirven para mellorar a accesibilidade externa cara os mercados e áreas máis desenvolvidas de Europa, e tamén internamente para consolidar os procesos de urbanización e de relación coas áreas directas de influencia e máis coas zonas emerxentes.

Recuperando o concepto de entorno local, os axentes principais no proceso de reconfiguración do territorio da eurrrexión aparecen centrados nas redes de cidades e de empresas, que semellan seguir un camiño paralelo e de agregación entre as dúas rexións, Galicia e Norte de Portugal, que a integran.

Finalmente, a tendencia das interrelacións entre o sistema de cidades da eurrrexión apunta a unha evolución axial norte sur sobre dous percorridos claves, por unha banda en torno ao eixo xa consolidado que une as áreas metropolitanas de Coruña-Ferrol con Porto-Gaia, seguindo unha liña litoral e pasando pola capital de Galicia, Santiago de Compostela, e pola outra banda, o eixo emerxente pero que evoluciona con notable forza, que une as áreas secundarias de Lugo-Monforte con Vila Real-Peso da Regua, aínda que neste caso faltando por consolidar unhas relacións comerciais ao través da fronteira Verín-Chaves, moito menos dinámicas que asa de Tui-Valença do Minho.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aydalot, P (1986) *Milieux innovateurs en Europe*. Paris. Economica
- Camagni, R (2005) *Economía urbana*. Barcelona. A. Bosch
- COMMISSION EUROPEENNE (1999) *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire. Vers un développement spatial e équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*, Luxembourg
- DGDR (2001), *As Infra-estruturas produtivas e a competitividade das regiões e cidades portuguesas*, Lisboa
- Figueiredo, A. (coord) (2003), *Estudo de Avaliação Intercalar do Quadro Comunitário de Apoio de Portugal 2000-2006*. Lisboa. DGDR
- Garofoli, G (1995) *Desarrollo económico local en Europa*. Ed. Colegio de Economistas de Madrid.
- Neves, A.(1996) *Planeamento estratégico e ciclo de vida das grandes cidades. Os exemplos de Lisboa e de Barcelona*, Oeiras, Celta Editor
- NORDREGIO (2003), *The role, specific situation and potentials of urban areas as nodes in a polycentric development*. European Spatial Planning Observation Network (ESPON) Project 1.1.1., Third Interim Report, Bruxelles

OCDE (2004), "Regional Convergence in the European Union" *Economics Department Working Papers n.º 317*, Paris

Pardellas, X (2000) *Plan de infraestructuras do Eixo Atlántico*. Serv Pub Deputación Pontevedra

- (2002) *Aproximación á actividade turística nas cidades do Eixo Atlántico*. Ed. Eixo Atlántico. Tórculo. Vigo

- (2005) "Innovación e competitividade nas cidades do Eixo Atlántico e áreas de influencia" in Souto, X.M *Segundos estudos estratéxicos do Eixo Atlántico*. Ed. Eixo Atlántico. Vigo

Pérez Tourño, E (1997) *Infraestructuras y desarrollo regional: efectos económicos de la Autopista del Atlántico*. Civitas. Madrid

Souto, X.M et al (2005) *Segundos estudos estratéxicos do Eixo Atlántico*. Ed. Eixo Atlántico. Vigo

Vázquez Barquero, A (2005) *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. A. Bosch Ed. Barcelona