



**OBSERVATÓRIO
TRANSFRONTEIRIÇO
ESPANHA - PORTUGAL**

OBSERVATÓRIO TRANSFRONTEIRIÇO

ESPAÑA – PORTUGAL

Coordenação: **Portugal**

Ministério do Equipamento Social
Gabinete de Estudos e Planeamento
Av. Columbano Bordalo Pinheiro 5 – 2º
1070 060 Lisboa
Tel. +351 217229224
geral@gepmes.pt

Espanha

Ministerio do Fomento
Secretaria Técnica de Transportes
Paseo da la Castellana 67
28071 Madrid
Tel. +34 915978747
ptena@mfom.es

1. APRESENTAÇÃO	4
2. INTRODUÇÃO.....	4
3. OBJECTIVOS DO OTEP	5
4. CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-ECONÓMICA DOS PAÍSES	6
4.1. POPULAÇÃO.....	6
4.2. DADOS ECONÓMICOS GERAIS	6
4.3. ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO	9
4.4. COMÉRCIO INTERNACIONAL	10
5. INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTES	12
5.1. RODOVIÁRIAS	12
5.2. CAMINHOS DE FERRO	15
5.4. AÉREAS	18
6. OFERTA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR CONTA DE TERCEIROS.....	21
6.1. OFERTA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO	21
6.2. OFERTA DE TRANSPORTE POR CAMINHO DE FERRO	22
6.3. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO	23
7. FLUXOS DE PASSAGEIROS.....	24
7.1. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS.....	24
7.2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR CAMINHO DE FERRO	27
7.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS.....	27
8. FLUXOS DE MERCADORIAS	32
8.1. COMÉRCIO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR MODOS TRANSPORTE	32
8.2. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS.....	36
8.3. TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR CAMINHOS DE FERRO.....	38
8.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS	39
9. COMENTÁRIOS FINAIS	41

1. APRESENTAÇÃO

O presente documento consiste na primeira publicação do *OBSERVATÓRIO TRANSFRONTEIRIÇO ESPANHA-PORTUGAL (OTEP)*, elaborado pelos Ministérios dos dois países responsáveis pela área dos transportes - Ministério do Equipamento Social (Portugal) e Ministério do Fomento (Espanha) – contendo os primeiros resultados do OTEP, essencialmente descritivos do tráfego nas fronteiras entre Espanha e Portugal.

Esta primeira abordagem não pretende esgotar as fontes estatísticas existentes sobre o assunto, nem a hipótese de outras recolhas. Marca tão somente o início da construção de um sistema de informação na área dos transportes e infra-estruturas, tendo uma base de dados comum a ambos os países.

2. INTRODUÇÃO

No âmbito dos trabalhos da “Cimeira Ibérica”, em Janeiro de 2001, foi anunciado pelos governos de Portugal e Espanha o propósito de criar o OTEP, tendo em atenção a necessidade de melhorar políticas concertadas entre os dois governos em matéria de planeamento de infra-estruturas de transportes nas ligações entre os dois países, e entre estes e o resto do Continente Europeu. O crescente fluxo de passageiros e mercadorias que se tem vindo a registar desde a abolição das fronteiras entre os países da União Europeia, não tem sido, por parte de Portugal e Espanha, alvo de uma análise sistemática e concertada, no sentido de verificar com rigor as necessidades de infra-estruturas de transportes. Sendo assim, o principal objectivo do OTEP é conhecer, quantificar e analisar a evolução dos fluxos de tráfego ferroviários, rodoviários, marítimos e aéreos nas fronteiras entre os dois países e das relações destes com o Continente Europeu.

O acordo de operacionalização de um Observatório entre os dois Ministérios implicou o desenvolvimento de um quadro comum de análise de dados, a partir do qual é possível dispor de informação de suporte a um melhor conhecimento do mercado, ao estudo e à decisão de investimento nas infra-estruturas dos diferentes modos de transportes, bem como à melhoria das condições de exploração dos serviços. Assim, por cooperação entre as partes, estão a ser construídas bases de dados comuns sobre passageiros e mercadorias transportadas, por forma a harmonizar a informação existente (ou a recolher).

A análise contida neste relatório diz respeito ao período temporal de 1989 a 1999, excepto nos casos em que não existam dados e, nessas situações, o período é reduzido de acordo com a informação disponível.

Embora este seja um Observatório Transfronteiriço Espanha - Portugal, em algumas situações faz-se referência à União Europeia (UE15), e a França em particular, porque

se considerou importante perceber a interferência efectiva e potencial nos tráfegos de Portugal/Espanha dos destinos mais longínquos (além Pirinéus).

3. OBJECTIVOS DO OTEP

O Observatório tem pois como objectivo último a criação de um sistema de monitorização e acompanhamento regular do sistema de transportes e tráfegos que atravessam as fronteiras entre os dois países.

A fim de alcançar os objectivos definidos estabeleceu-se um quadro geral de orientação dos trabalhos a realizar, a que correspondeu a seguinte estrutura do presente relatório:

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

4. CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-ECONÓMICA DOS PAÍSES

De entre as diversas variáveis que poderiam ser utilizadas para efectuar esta análise escolheram-se: População; Produto Interno Bruto (PIB); Taxa de Motorização e Comércio Internacional, por se considerar que melhor caracterizam cada país, tendo em conta os objectivos do Observatório.

4.1. POPULAÇÃO

Quadro 1: Evolução da população (em milhares)

	<i>Portugal</i>	<i>Espanha</i>	<i>U.E. 15</i>
<i>1990</i>	9.877	38.826	363.721
<i>1995</i>	9.921	39.177	371.598
<i>1996</i>	9.934	39.242	372.683
<i>1997</i>	9.957	39.299	373.740
<i>1998</i>	9.979	39.348	374.606
<i>1999</i>	9.998	39.394	375.365

Fonte Portugal: INE

Fonte Espanha: EUROSTAT

A população portuguesa atingiu em 1999 um valor próximo dos 10 milhões de habitantes (quadro 1), tendo registado na década em análise um acréscimo de cerca de 0,8%. A população espanhola em 1999 era de 39,4 milhões de habitantes, registando-se no período de 1990 a 1999 uma relativa estabilização que, em certo modo, foi compensada pela imigração (quadro 1).

A soma da população dos dois países corresponde a cerca de 13% do total de habitantes da UE15. A densidade populacional, expressa em habitantes por km², é inferior em ambos os países (Espanha 78 hab./ km², Portugal 109 hab./ km²) à média existente na UE15 (118 hab./ km²)¹.

4.2. DADOS ECONÓMICOS GERAIS

O valor do PIB *per capita* entre 1995 e 1999, medido em paridades do poder de compra (ver quadro 2) encontra-se em ambos os países abaixo da média comunitária (considerada igual a 100), em percentagens que se situam, no caso de Espanha, entre 20% e 22% de diferencial e, no caso de Portugal, entre 25% e 29% de diferencial.

¹ Utilizou-se como área da UE15 o valor 3 240 000 km²

Quadro 2: Dados económicos gerais

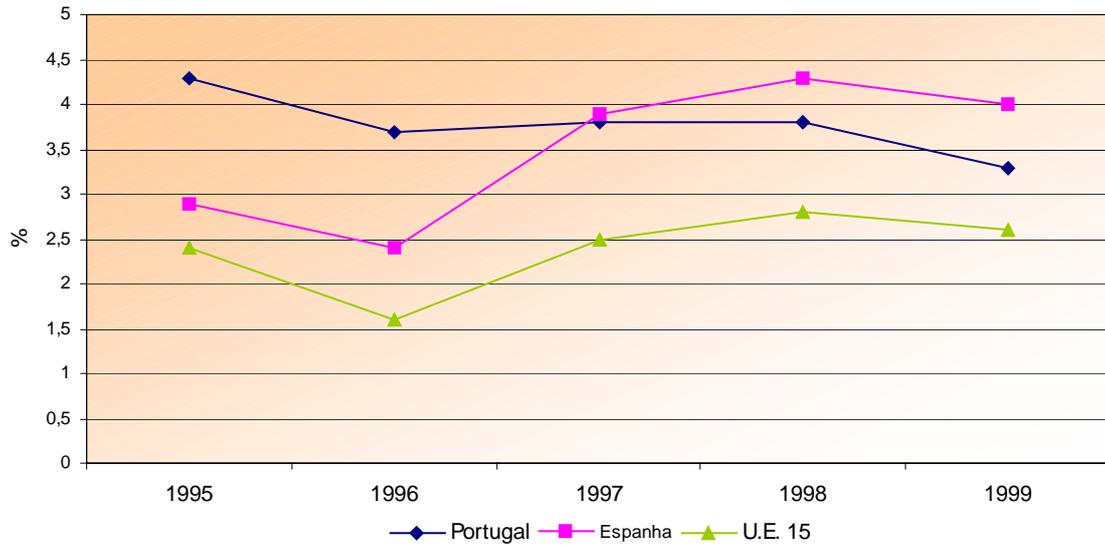
	<i>Unidade</i>	<i>UE15</i>	<i>Espanha</i>	<i>Portugal</i>
<i>PIB_{pm}</i>				
1995	<i>10⁹ ECU</i>	6 581	447	83
1996	<i>10⁹ ECU</i>	6 911	481	89
1997	<i>10⁹ ECU</i>	7 280	495	94
1998	<i>10⁹ ECU</i>	7 621	524	100
1999	<i>10⁹ EURO</i>	8 004	563	107
<i>PIB per capita em PPC</i>				
1995	<i>UE15=100</i>	100	78	71
1996	<i>UE15=100</i>	100	79	71
1997	<i>UE15=100</i>	100	80	75
1998	<i>UE15=100</i>	100	79	73
1999	<i>UE15=100</i>	100	80	74

PPC: Paridade do poder de compra

Fonte Portugal/Espanha: EUROSTAT

Quanto às taxas de crescimento do PIB (gráfico 1) verifica-se que Portugal apresentou valores superiores à UE15 e a Espanha até ao ano de 1997. Em 1996 Portugal, Espanha e a UE15 abrandaram o crescimento, tendo recuperado em 1997. A partir desse ano, Espanha apresenta taxas mais elevadas face a Portugal e à UE15.

Gráfico 1: Taxa de crescimento anual do PIB

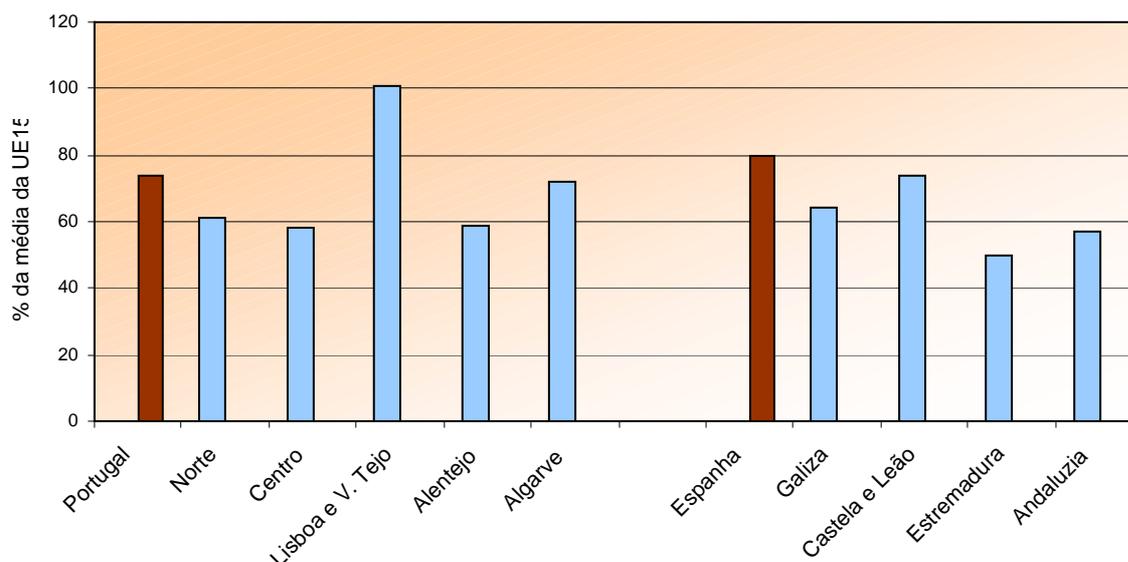


Fonte Portugal e Espanha: EUROSTAT

No gráfico 2 estão representadas as regiões de Portugal Continental e as espanholas que fazem fronteira com Portugal. Entre as regiões consideradas, apenas a região de Lisboa e Vale do Tejo se encontrava, em 1999, próximo da média da UE15 (considerada igual a 100) e, acima da média nacional (igual a 74).

As regiões espanholas aqui consideradas encontravam-se abaixo da média nacional espanhola (igual a 80) e da UE15.

Gráfico 2: PIB *per capita*, por regiões, em Portugal e Espanha (1999)



Fonte Portugal e Espanha: EUROSTAT

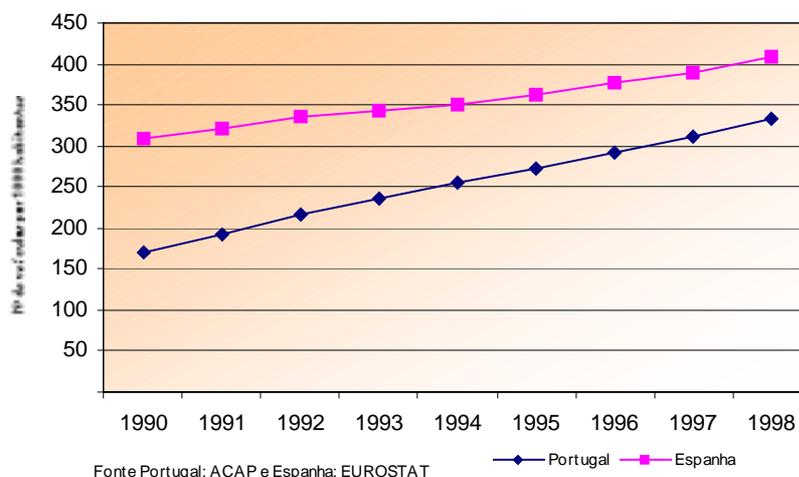
4.3. ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO

O valor do Índice de Motorização (IM) depende, por um lado, do conceito de veículo considerado e, por outro, da contabilização que é feita desses veículos, o que nem sempre é uma tarefa fácil. Verifica-se alguma dificuldade em conhecer correctamente o parque automóvel de ligeiros, porque não existe, em termos quantitativos, controlo das viaturas que deixam de circular.

No caso português, de entre as várias hipóteses, optou-se por considerar apenas os veículos ligeiros de passageiros, excluindo-se da análise os veículos mistos, tendo sido utilizadas as estimativas da Associação do Comércio Automóvel de Portugal (ACAP).

Observando o gráfico 3, constata-se que este índice apresentou um crescimento significativo ao longo do período considerado, passando de 171 veículos por mil habitantes em 1990, para 332 veículos por mil habitantes em 1998, o que corresponde a um veículo por cada 3 pessoas (em Portugal) e em Espanha, onde o índice de motorização é mais elevado do que em Portugal, atingiu os 408 veículos por mil habitantes em 1998, o que correspondeu a um veículo por cada 2,5 pessoas.

Gráfico 3: Índice de motorização em Portugal e Espanha

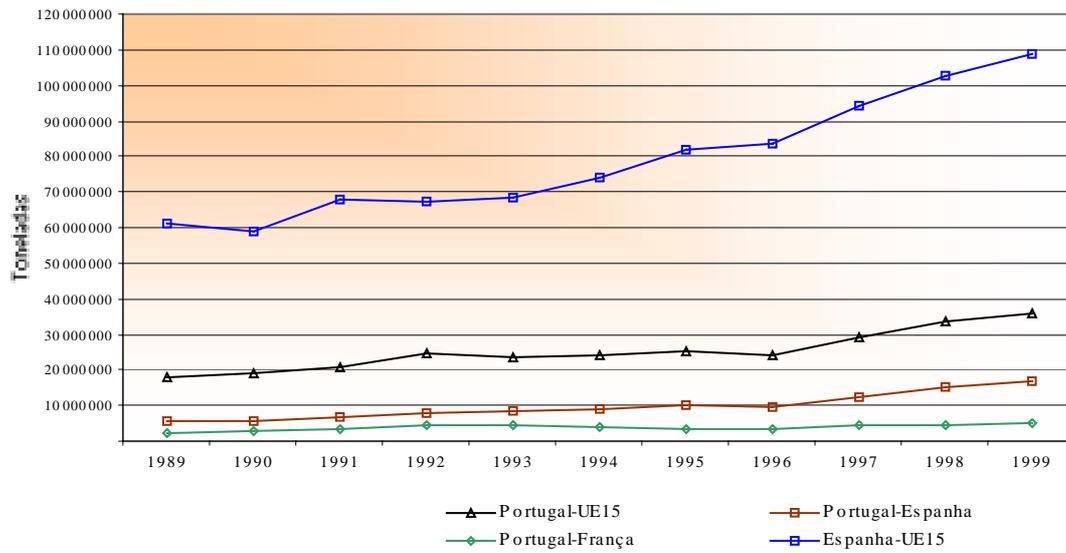


4.4. COMÉRCIO INTERNACIONAL

Durante o período em análise as trocas entre os dois países e a restante UE15² nos dois sentidos, em termos da variável *toneladas de mercadorias*, aumentaram substancialmente. No caso de Portugal as trocas comerciais duplicaram (passando de 18 milhões para 36 milhões toneladas). Como se pode ver no gráfico 4, este aumento foi particularmente sensível a partir de 1996, sendo o valor de 1999 cerca de 50% superior ao de 1996. Da mesma forma, verificou-se (ao longo dos dez anos em análise) um enorme acréscimo no comércio entre Portugal e Espanha, que quase triplicou, situação que adiante analisaremos com maior detalhe. Entre Portugal e França também houve um aumento, porém não tão evidente. No caso das trocas comerciais entre Espanha e a UE15, o volume de toneladas de mercadorias aumentou quase para o dobro (passando de 61 milhões para 108 milhões), no mesmo período de tempo.

² Por uma questão de coerência da análise para os anos de 1989 a 1994, incluíram-se no total UE15 os valores relativos à Áustria, Suécia e Finlândia.

Gráfico 4: Evolução do Comércio Internacional de Portugal e Espanha com a UE15



Fonte Portugal: INE e Espanha: EUROSTAT

5. INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTES

5.1. RODOVIÁRIAS

A comunicação rodoviária entre Portugal e Espanha é assegurada por estradas de diversos tipos (quadro 3), pertencendo algumas à Rede Nacional Portuguesa, como as Auto-Estradas Marateca-Caia (IP7) e Porto-Valença (IP1), bem como vários outros Itinerários Principais (IP), Itinerários Complementares (IC), Estradas Nacionais (EN) e Estradas Regionais (ER); e estradas nacionais (N) ou autonómicas no território espanhol, somando mais de 20 pontos de ligação de certa importância. Existem ainda outros pontos de ligação através de Estradas Municipais (EM).

Quadro 3: Principais Itinerários existentes por estrada entre Portugal e Espanha

Fronteiras		Estrada		Responsabilidade		TMDA 99 ***
Portugal	Espanha	Portugal	Espa.	Portugal	Espanha	
Valença Minho **	Tui (Ponte Nova)*	IP1	A55	REN	RCE	13490 ¹⁾
Valença Minho	Tui (Ponte Velha)	EN13	N551	REN	RCE	3650 ²⁾
Monção	Salvaterra do Miño	EN101	PO403	REN	CCAA Galicia 3º	ND
S. Gregório	Ponte Bozas	EN301	OU410	REN	CCAA Galicia 3º	788 ²⁾
Lindoso (Pte Barca)	Aceredo (Ourense)	EM304-1(IC28)	G540	REM	CCAA Galicia 1ª	1387 ²⁾
Portela do Homem	Torneiro (Ourense)	ER308-1	OU312	RER	CCAA Galicia 3ª	ND
Sendim(Montealegre)	Baltar (X. de Limia)	EN103-9	OU304	REN	CCAA Galicia	ND
Vila Verde Raia	Verín	EN2 (IP3)	N532	REN	RCE	3689 ¹⁾
Portelo	Calabor(Sanabria)	EN103-7 (IP2)	C622	REN	CCCastilla León 2º	444 ²⁾
Rio de Onor	Rio Honor Castilla (Sanabria)	EM308	ZA921	REM	CCCastilla León 2º	ND
Quintanilha	S.Martin Pedroso (Alcañices)	EN218-1 (IP4)	N122	REN	RCE	992 ¹⁾
Miranda do Douro	Moralina (Zamora)	EN218 (IC5)	ZA324	REN	CCAACastillaLeón1º	906 ²⁾
Barca de Alva	La Fregeneda (Vitigudino)	ER221	C517	RER	CCAACastillaLeón1º	735 ²⁾
Vilar Formoso	Fuentes de Oñoro (Ciudad Rodrigo)	IP5	N620	REN	RCE	5025 ¹⁾
Penamacor	Valverde de Fresno	ER346	EX205	RER	CCAAExtremadura2ª	650 ²⁾
Termas Monfortinho	Moraleja(Plasencia)	EN239 (IC31)	EX108	REN	CCAAExtremadura1º	322 ²⁾
Segura	P.Albas (Alcántara)	ER335	EX207	RER	CCAAExtremadura2º	86 ²⁾
Montalvão	Cedillo (Alcántara)	EM359-3	EX374	REM	CCAAExtremadura3º	218 ²⁾
Marvão	Huerta (Alcántara)	EN246-1	N521	REN	RCE	811 ²⁾
Caia **	Badajoz *	IP7	NV	REN	RCE	7752 ¹⁾
Leonardo(Mourão)	Villanueva Fresno	EN256	EX107	REN	CCAAExtremadura1º	563 ²⁾
Barrancos	Fregenal de la Sierra (Encinasola)	EN258	C-430	REN	CCAA Andalucía 3º	ND
Vila V. Ficalho	Rosal dela Frontera	EN260 (IP8)	N433	REN	RCE	1476 ²⁾
Monte Francisco (V.R.S António) *	Ayamonte *	IP1	N431	REN	RCE	6221 ¹⁾

1) Dados fornecidos pelo Instituto das Estradas de Portugal

*** Tráfego Médio Diário no ano de 1999

2) Dados fornecidos pela D.G. de Carreteras de España

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

* Autoestrada sem Portagem

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

** Autoestrada com Portagem

ND - Dados não disponíveis

Mapa 1: Rede Transeuropeia



Mapa 2: Detalhe das fronteiras de ligação Portugal-Espanha

Consulte no conjunto de ficheiros que acabou de abrir como o nome mapa_2.pdf

5.2. CAMINHOS DE FERRO

Actualmente existem quatro pontos de passagem por caminhos de ferro entre Portugal e Espanha, que asseguram a totalidade dos serviços de transporte quer de passageiros, quer de mercadorias:

- Valença – Tuy;
- Vilar Formoso – Fuentes de Onõro;
- Marvão-Beirã – Valência de Alcantâra;
- Elvas – Badajoz.

Destes, os principais, quer em termos de ligação de passageiros quer de mercadorias, são Vilar Formoso – Fuentes de Onõro e Marvão-Beirã – Valência de Alcantâra.

Do lado português, a linha do Minho até Valença é constituída na sua maior parte por via simples não electrificada, possuindo apenas 18 quilómetros de via dupla electrificada. A linha da Beira Alta (Vilar Formoso) é constituída por via simples electrificada, possuindo no início 8 quilómetros de via dupla. Já no que se refere à linha do Leste (Elvas) e ao Ramal de Cáceres (Marvão) são totalmente constituídos por via simples não electrificada.

No que se refere às linhas espanholas de acesso a estes quatro pontos fronteiriços, são todas de via única. A que liga Valença do Minho a Vigo está electrificada.

As redes ferroviárias de Portugal e Espanha apresentam características técnicas semelhantes, nomeadamente quanto à bitola, o que não tem sido factor suficiente para o estabelecimento de um tráfego substancial entre os dois países.

Mapa 3: Rede Transeuropeia

Consulte no conjunto de ficheiros que acabou de abrir como o nome mapa_3.pdf

Mapa 4: Rede Ferroviária Ibérica em exploração

Consulte no conjunto de ficheiros que acabou de abrir como o nome mapa_4.pdf

5.3. MARÍTIMAS

Portugal e Espanha sendo dois países periféricos face à Europa, dispõem de uma extensa costa marítima ao longo da qual surgem diversos portos de Norte a Sul dos países. Esses portos apresentam diferentes potencialidades, sendo importantes pólos de concentração de tráfego sobretudo no que diz respeito ao transporte internacional de mercadorias.

Assim, existem no Continente Português 10 portos comerciais, dispendo de cerca de 82 cais, com um comprimento útil de 20 760 m aproximadamente e 171 postos de acostagem. Sendo a costa oeste de Portugal muito mais extensa que a sul, 8 dos portos referidos situam-se nela, e apenas 2 na costa sul, dispendo estes de 3 cais, com um comprimento útil de cerca de 680 metros. Espanha continental, por seu lado, conta com mais de 20 portos marítimos comerciais estatais de tráfego internacional significativo, estando situados uma dezena deles em cada fachada marítima (mediterrânea e atlântica).

O mapa 5 apresenta exactamente a localização dos principais portos dos dois países.

5.4. AÉREAS

Em Portugal Continental existem três aeroportos comerciais localizados todos no litoral, nas cidades de Porto, Lisboa e Faro.

O aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, dispõe de uma pista de aterragem permitindo um peso máximo à descolagem (PMD) superior a 350 toneladas (t) e, numa das orientações da pista, uma operação instrumental de Categoria II. O aeroporto da Portela, em Lisboa, possui duas pistas de aterragem (uma com 2 445 metros e outra com 3 805 metros de comprimento) com PMD's superiores a 350 t, uma delas permitindo, numa das orientações, uma operação instrumental de Categoria II e a outra de Categoria III. Quanto ao aeroporto de Faro dispõe de uma pista de aterragem permitindo um PMD superior a 350 t, embora sem precisão instrumental.

Em Espanha, o aeroporto que tem o papel mais importante como centro distribuidor de tráfego é o de Madrid/Barajas, capaz de realizar operações instrumentais em Categoria III.

O mapa 6 representa os principais aeroportos acima considerados.

Mapa 5: Localização dos principais portos de Portugal e Espanha



Mapa 6: Localização dos principais aeroportos de Portugal e Espanha



No quadro 4 podem-se observar outros elementos que caracterizam as infra-estruturas dos principais aeroportos dos dois países.

Quadro 4: Características das infra-estruturas dos principais aeroportos de Portugal e Espanha (2001)

<i>Aeroportos</i>	<i>Portugal</i>			<i>Espanha</i>		
	<i>Porto</i>	<i>Lisboa</i>	<i>Faro</i>	<i>Madrid/Barajas</i>	<i>Barcelona</i>	<i>Málaga</i>
Nº de pistas	1	2	1	3	2	1
Comprimento da maior pista (m)	3 480	3 805	2 490	4 400	3 345	3 200
Aeronave crítica	B 747-400	B 747-400	B 767	B 747-400	B 747-400	B 747-400
Peso da aeronave crítica (ton)	394	394	186	394	394	394
Comprimento do taxi-way paralelo (m)	1 650	2 400	-	3 650	8 600	3 200
Nº de terminais de passageiros	1	1	1	3	3	3
Área do terminal (m ²)	30 000	33 130	44 800	100 000	103 125	120 000
Nº de balcões de check-in	25	96	41	205	113	66
Nº de pontes telescópicas	-	7	-	40	27	14
Nº de posições de estacionamento de aeronaves	15	37	22	15	74	38
Capacidade de aeronaves/hora	14	30	18	68	52	36
Capacidade de passageiros/hora (em cada sentido)	1 200	3 200	1 600	5 400	5 027/6 116	4 700
Terminais de mercadorias	1	3	1	2	3	1

Fonte Portugal: Aeroportos de Portugal, SA (ANA, SA)

Fonte Espanha: Aeroportos Españóis e Navegação Aérea (AENA)

5. OFERTA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR CONTA DE TERCEIROS

6.1. OFERTA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Não estão disponíveis muitos elementos que permitam a caracterização da oferta de transporte rodoviário de passageiros, em serviços regulares. O quadro 5 sintetiza a informação que foi possível recolher, sobre o número de autorizações válidas e concedidas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres de Portugal (DGTT), para realização de transportes regulares internacionais de passageiros, no ano de 1999.

Recorrendo a informações complementares³ sobre este serviço, sabe-se que mais de 50% dos passageiros são transportados através da fronteira de Vilar Formoso, seguindo-se a de Vila Verde da Raia. Por ordem decrescente de importância podem referir-se ainda as fronteiras de Quintanilha, Caia, S. Gregório, Valença e Monte Francisco.

Quadro 5: Autorizações válidas de serviços regulares internacionais de passageiros em veículos pesados de passageiros

Países	N.º de autorizações
<i>Total</i>	102
<i>Portugal-UE15</i>	96
<i>Portugal-Espanha</i>	25
<i>Portugal-França</i>	30
<i>Portugal-Alemanha</i>	35
<i>Portugal-Outros países UE15</i>	6
<i>Portugal-Suiça</i>	6

Fonte Portugal: DGTT

Os dados que constam no quadro e que se referem ao número de autorizações válidas e concedidas, por parte da DGTT, para a prestação de serviços regulares internacionais de passageiros poderão não corresponder ao número efectivo de ligações rodoviárias ao exterior do país, uma vez que não foi possível apurar o número de ligações em operação regular.

³ Inquérito ao Transporte Internacional Rodoviário Regular de Passageiros, por Autocarro, desenvolvido pelo Instituto Nacional de Estatística de Portugal.

6.2. OFERTA DE TRANSPORTE POR CAMINHO DE FERRO

O quadro 6 evidencia o número de serviços semanais directos entre Portugal, Espanha e França. Refere-se apenas a comboios internacionais que efectuam ligação com origem em Portugal. As ligações inversas são em igual número.

**Quadro 6: Oferta de serviços por caminhos de ferro
Número de serviços directos semanais por sentido**

Serviço	Fronteira	Verão/Inverno
<i>Lisboa-Paris</i> ⁴	<i>Vilar Formoso</i>	7
<i>Lisboa-Madrid</i>	<i>Marvão-Beirã</i>	7
<i>Porto-Vigo</i>	<i>Valença</i>	14

Fonte Portugal: Caminhos Ferro Portugueses, EP (CP, EP)

A ligação Lisboa-Paris é assegurada até Hendaia, por um serviço rápido “sud-expresso”, sendo utilizado material misto CP-Renfe. Diariamente sai de Lisboa um comboio às 18.01h, terminando a viagem às 9.10h do dia seguinte em Hendaia⁵. A partir daí é utilizado um comboio da SNCF (TGV) que chega a Paris às 15.00h (Verão) e 16.20h (Inverno). No sentido inverso (Verão e Inverno), o TGV sai de Paris às 15.55h, chega a Irun às 21.27h de onde parte às 22.01h chegando a Lisboa às 10.45h.

Quanto à ligação Lisboa-Madrid é assegurada pelo Lusitânia Comboio Hotel (Lusitânia Tren Hotel), sendo utilizado material Renfe. Diariamente sai de Lisboa um comboio, por volta das 22.01 horas, terminando a viagem às 8.25h do dia seguinte, em Madrid. No sentido inverso, sai de Madrid às 22.45h e chega a Lisboa às 8.15h do dia seguinte.

O Lusitânia Comboio Hotel é gerido conjuntamente pela CP e Renfe, segundo um acordo comercial específico que prevê a repartição de custos e receitas numa proporção acordada de 36% para a CP e 64% para a Renfe.

No que se refere à ligação Porto-Vigo, assegurada com material CP, são efectuadas duas viagens diárias em cada sentido. Partidas do Porto às 7.40h (chegada a Vigo às 12.06h) e às 19.09h (chegada a Vigo às 23.14h). Partidas de Vigo às 8.25h (chegada ao Porto às 10.50h) e às 14.00h (chegada ao Porto às 16.09h). Estes comboios são geridos pela Renfe e CP, de acordo com as normas convencionais UIC, à excepção do câmbio de material.

⁴ Com mudança em Hendaia.

⁵ Espanha tem uma hora a mais que Portugal.

Além dos serviços referidos existem as seguintes ligações diárias regionais entre Abrantes e Badajoz:

Abrantes	Elvas	Badajoz
10.02h	12.29h	12.48h
17.17h	14.43h	14.25h

Em termos de transporte de mercadorias existem dois comboios com serviço regular semanal que efectuam transporte de contentores para Espanha. Um deles sai de Alcântara (Lisboa) e destina-se a Vigo, passando por Valença, três vezes por semana e faz o mesmo percurso de volta. O outro sai de Bobadela (Lisboa) e destina-se a Irun, passando por Vilar Formoso, apenas uma vez por semana. Este comboio regressa pelo mesmo percurso.

6.3. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

No quadro 7 pode-se observar o número de lugares oferecidos para destinos europeus, a partir dos aeroportos de Portugal e Espanha.

Os aeroportos de Portugal oferecem mais lugares durante a época alta (verão) sendo a sua maioria para os países da UE15 com particular destaque para Espanha. Para este destino mantém-se a mesma oferta de lugares, quer de verão, quer de inverno.

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 cinco vezes mais (no verão). Também em Espanha a diferença de lugares oferecidos varia de época alta para época baixa, sendo essa variação mais significativa do que no caso de Portugal. Verifica-se que os lugares oferecidos de Espanha com destino a Portugal apresentam uma grande variação de inverno para verão, sendo esta última a estação com mais lugares oferecidos.

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

<i>Destinos</i>	Portugal		Espanha	
	<i>Inverno 2000/2001 Lugares oferecidos</i>	<i>Verão 2001 Lugares oferecidos</i>	<i>Inverno 2000/2001 Lugares oferecidos</i>	<i>Verão 2000 Lugares oferecidos</i>
<i>Portugal</i>			994.180	1.451.316
<i>Espanha</i>	1.335.673	1.495.512		
<i>Total UE15</i>	8.791.709	12.064.967	26.164.941	55.613.113
<i>Outros Países Europa</i>	533.507	713.747	1.959.422	3.779.188
<i>Total Europa</i>	9.325.216	12.778.714	27.856.689	61.392.301

Fonte Portugal: ANA

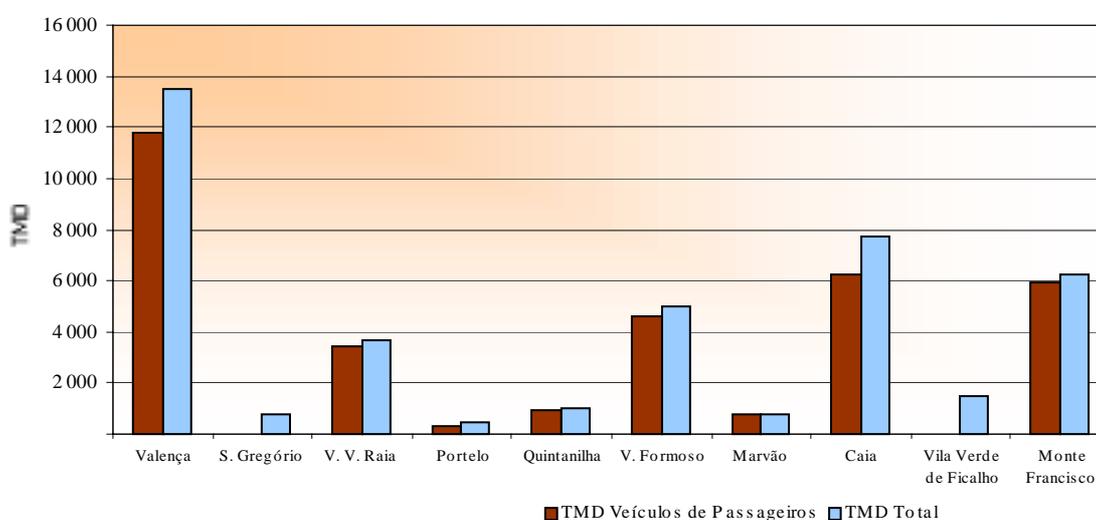
Fonte Espanha: DGAC Espanha

7. FLUXOS DE PASSAGEIROS

7.1. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Para um cabal conhecimento dos fluxos entre os dois países analisaram-se essencialmente informações resultantes do indicador “tráfego médio diário” (TMD⁶) dos veículos ligeiros e pesados de passageiros obtido através de contadores colocados em diversos postos de fronteira, complementadas com os inquéritos realizados pela Direcção-Geral de Turismo (DGT) e pelo INE de Portugal, com vista ao conhecimento dos movimentos turísticos de âmbito internacional.

Gráfico 5: TMD dos veículos ligeiros e pesados de passageiros (1999)



Fonte Portugal: IEP e Espanha: DGCarreteras

Em 1999 a fronteira terrestre de Portugal com Espanha foi atravessada por uma média diária de mais de 34 mil veículos ligeiros e pesados de passageiros nos dois sentidos. No Norte evidenciou-se Valença, que registou, no ano em análise, um TMD de 11 771 veículos, seguindo-se Caia, no Alentejo, com 6 279 veículos e, Monte Francisco, no Algarve, com 5 939 veículos.

Verifica-se que o Tráfego Médio Diário Anual de cada fronteira é, na sua maioria, tráfego de veículos de passageiros, representando este cerca de 84% do total.

No caso das fronteiras S. Gregório e Vila Verde de Ficalho não foi possível apurar o TMD de veículos de passageiros, pelo que está representado apenas o TMD Total.

⁶ Tráfego nos dois sentidos.

Quadro 8: N.º de pessoas que entraram em Portugal, por via rodoviária (1999)

Fronteira	Visitantes não Residentes		
	Total	Turistas ⁷	Excursionistas ⁸
Total	21 669 323	6 803 157	14 866 166
<i>Caia</i>	3 305 730	640 833	2 664 897
<i>Monte Francisco</i>	2 959 892	422 993	2 536 899
<i>Quintanilha</i>	468 723	358 728	109 995
<i>Valença</i>	7 620 666	1 337 206	6 283 460
<i>Vilar Formoso</i>	3 469 564	1 100 896	2 368 668
<i>Vila Verde Raia</i>	1 004 831	769 027	235 804
<i>Outras rodoviárias</i>	2 839 917	2 173 474	666 443

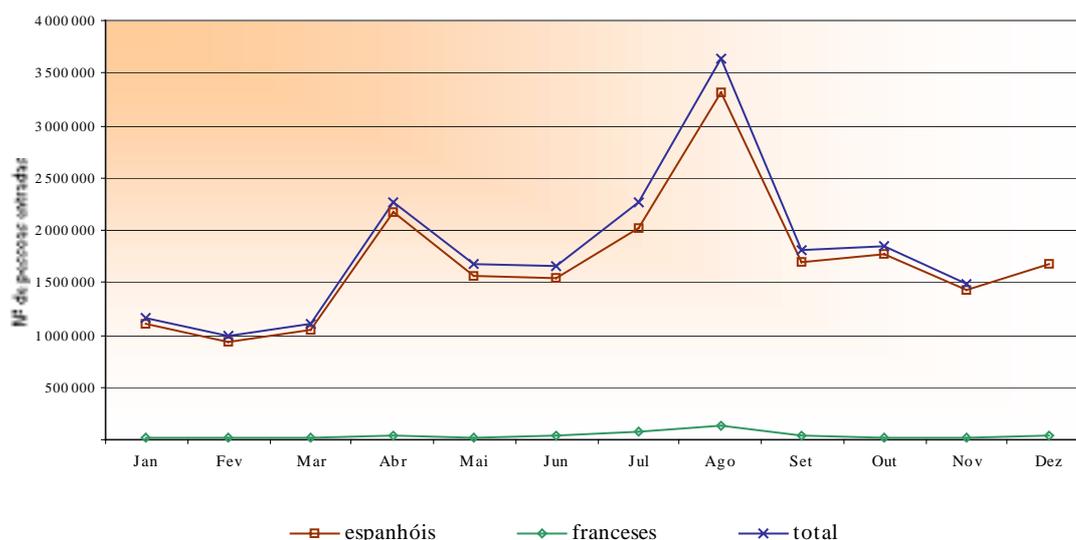
Fonte Portugal: DGT

No ano de 1999 entraram em Portugal, por via rodoviária, cerca de 21 milhões de pessoas (não residentes), segundo dados da DGT. Os excursionistas representaram 69% do total de visitantes não residentes.

A fronteira de entrada preferida foi Valença (35% do total), seguindo-se Vilar Formoso (16%) e Caia (15%).

No que se refere às entradas em Espanha, os dados apurados pelo Instituto de Estudios Turísticos Espanhol apontam para um número próximo dos 8 milhões de visitantes residentes em Portugal (sendo 6,8 milhões excursionistas).

Gráfico 6: Sazonalidade dos fluxos de entrada de passageiros por via rodoviária (1999)



Fonte Portugal: DGT

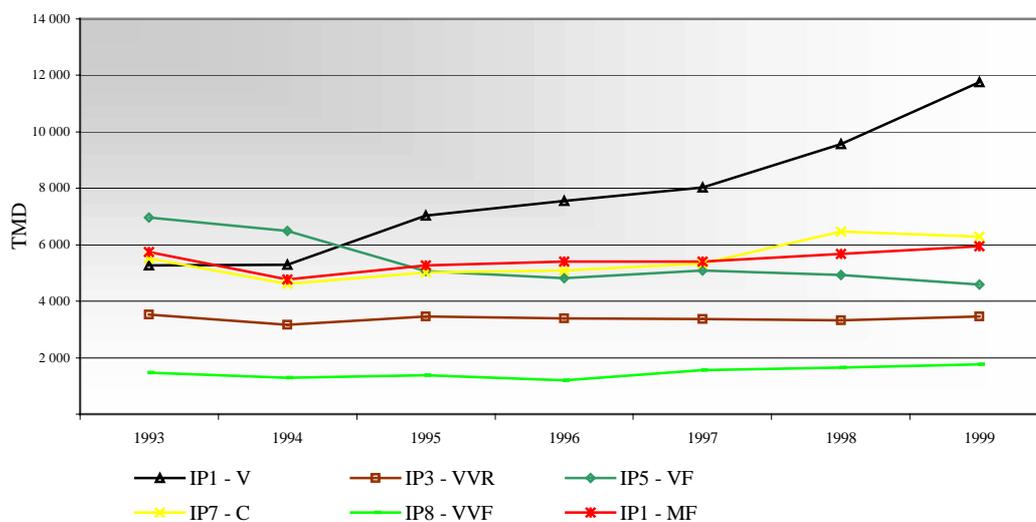
⁷ Turistas são os visitantes que passam uma noite, em hotel ou casa privada, no país visitado.

⁸ Excursionistas são os visitantes que não passam nenhuma noite, em hotel ou casa privada, no país visitado.

No gráfico 6 pode-se observar que a entrada de não residentes em Portugal apresentou em 1999 um pico no mês de Agosto, evidenciando-se também o mês de Abril, coincidindo com a celebração da Páscoa, que habitualmente atrai muitos visitantes ao nosso país.

Realça-se a enorme importância dos visitantes de nacionalidade espanhola, que em 1999, representaram 93,5% do total de visitantes não residentes.

Gráfico 7: Evolução do TMD dos veículos ligeiros e pesados de passageiros



Fonte Portugal: IEP

No gráfico 7 pode-se observar a evolução do TMD nas principais estradas entre Portugal e Espanha, no período de 1993 a 1999, merecendo especial destaque o aumento sustentado do TMD no IP1 – Valença, que passou de 5 274 veículos/dia em 1993, para 11 771, em 1999, momento correspondente à abertura total dos lanços da auto-estrada Portugal-Espanha através da ponte de Valença.(em 1993 deu-se a abertura da ponte de Valença e acessos, em 1997 a abertura do lanço Ponte de Lima a Braga e em 1998 foi a abertura do troço que liga Valença a Ponte de Lima).

7.2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR CAMINHO DE FERRO

O quadro 9 apresenta o número de passageiros entrados e saídos de Portugal, por caminhos de ferro, no ano de 1999, em comboios de serviço internacional.

Quadro 9: Passageiros com origem/destino em Espanha e além de/para Portugal (comboios internacionais 1999)

	Total	Marvão-Beirã	Vilar Formoso	Valença
Total	327 874	88 592	160 118	79 164
<i>Entrados</i>	170 300	44 210	80 433	45 657
<i>Saídos</i>	157 574	44 382	79 685	33 507

Fonte Portugal: CP, EP

Notamos que os valores de Vilar Formoso (Sud Express) incluem cerca de 15% de pessoas com origem/destino em Espanha. Isto é, 85% do tráfego é trânsito pelo território Espanhol.

7.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

Quanto aos transportes aéreos, o quadro 10 sintetiza, para o ano de 1999, o movimento de passageiros nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino.

Em relação a Portugal, destacam-se alguns países, Reino Unido (29% do transporte para os países da Europa), Alemanha (16%), seguindo-se França (14%) e Espanha (11%).

Em relação a Espanha, destacam-se o Reino Unido (que corresponde a 35% do transporte para os países da Europa), Alemanha (28%), seguindo-se Outros países da UE15 (9%), representando Portugal 2% do transporte para a Europa.

De referir, ainda, que, dos passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Portugal e Espanha, os que têm origem/destino nos países UE15 correspondem a cerca de 93% e 96% em Portugal e Espanha, dos passageiros com origem/destino na Europa respectivamente e a 82% e 86% (respectivamente) das origens/destinos totais.

Quadro 10: Passageiros embarcados e desembarcados via aérea nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino (1999) – regular e não regular

<i>Países de origem/destino</i>	<i>PORTUGAL</i>			<i>ESPAÑA</i>		
	<i>Total</i>	<i>Embarcados</i>	<i>Desembarcados</i>	<i>Total</i>	<i>Embarcados</i>	<i>Desembarcados</i>
<i>Total</i>	10.893.758	5.451.072	5.442.686	68.627.847	34.224.500	34.403.347
<i>UE15</i>	10.115.596	5.064.245	5.051.351	65.580.643	32.879.025	32.701.618
<i>Alemanha</i>	1.792.514	902.834	889.680	19.159.204	9.620.335	9.538.869
<i>Bélgica</i>	475.443	240.751	234.692	3.250.659	1.637.765	1.612.894
<i>Espanha</i>	1.248.594	615.864	632.730	-	-	-
<i>França</i>	1.559.624	771.991	787.633	4.655.604	2.325.869	2.329.735
<i>Holanda</i>	776.545	391.388	385.157	3.329.118	1.665.412	1.663.706
<i>Itália</i>	499.081	246.855	252.226	3.716.680	1.854.666	1.862.014
<i>Portugal</i>	-	-	-	1.273.744	639.215	634.529
<i>Reino Unido</i>	3.129.391	1.573.407	1.555.984	23.840.408	11.944.932	11.895.476
<i>O Países UE15</i>	634.404	321.155	313.249	6.355.226	3.190.831	3.164.395
<i>O P. europeus</i>	778.162	386.827	391.335	3.047.204	1.345.475	1.701.729

Fonte Portugal: EUROSTAT

Fonte Espanha: EUROSTAT e DGAC

O quadro 11 apresenta, para os três principais aeroportos dos dois países, os passageiros embarcados e desembarcados com destino/origem em Espanha, Portugal e França.

A maioria dos passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa e Porto para/de Espanha, têm por destino/procedência os aeroportos de Madrid/Barajas e Barcelona (63% e 65% do total de Espanha, respectivamente). No que se refere a França ainda existe uma maior concentração de tráfego, uma vez que 87% e 93% dos passageiros embarcados e desembarcados em Lisboa e no Porto, respectivamente, para/de França, estão relacionados com os voos operados para os aeroportos Charles de Gaulle e Orly de Paris.

Quanto ao aeroporto de Faro, a mesma análise é válida para o tráfego com França, mas não com Espanha, surgindo como principal aeroporto de origem/destino Palma de Maiorca. O aeroporto de Faro tem características muito diferentes dos outros dois aeroportos portugueses, sendo particularmente vocacionado para o tráfego não regular. Assim, no ano de 1999, 79% dos passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito no aeroporto de Faro em tráfego internacional, corresponderam a tráfego não regular. Esta percentagem assumiu os valores de 7% e 17%, respectivamente nos aeroportos de Lisboa e Porto.

Quanto aos aeroportos de Espanha, a maioria dos passageiros embarcados e desembarcados do aeroporto de Madrid/Barajas e Barcelona com destino a Portugal têm por destino/procedência o aeroporto de Lisboa (74% e 79% do total de Portugal, respectivamente). No que se refere aos passageiros embarcados e desembarcados no aeroporto de Málaga, verifica-se que são poucos os que se destinam a Portugal, não estando nenhum dos aeroportos portugueses nos primeiros 40 de destino ou origem do aeroporto de Málaga.

No tráfego com destino/procedência em França, verifica-se que os aeroportos de Madrid/Barajas e de Barcelona enviam e recebem passageiros essencialmente para o aeroporto Charles de Gaulle, seguindo-se Orly. No caso do aeroporto de Málaga a correspondência é inversa, ou seja, existe maior número de passageiros transportados de/para o aeroporto de Orly.

Quadro 11: Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (1999) – regular e não regular

Países/Aeroportos de origem/destino	Total	Embarcados	Desembarcados
PORTUGAL			
<i>Aeroporto de Lisboa</i>			
<i>Espanha</i>	908 936	451 694	457 242
<i>Madrid Barajas</i>	547 461	274 627	272 834
<i>Barcelona</i>	225 332	109 440	115 892
<i>França</i>	948 973	476 330	472 643
<i>Paris C de Gaulle</i>	426 483	213 643	212 840
<i>Paris Orly</i>	401 234	199 694	201 540
<i>Aeroporto do Porto</i>			
<i>Espanha</i>	307 957	149 883	158 074
<i>Madrid Barajas</i>	142 140	68 577	73 563
<i>Barcelona</i>	58 907	28 679	30 228
<i>França</i>	570 925	275 790	295 135
<i>Paris C de Gaulle</i>	220 287	107 099	113 188
<i>Paris Orly</i>	311 607	153 233	158 374
<i>Aeroporto de Faro</i>			
<i>Espanha</i>	31 592	14 287	17 305
<i>Palma de Maiorca</i>	27 942	13 644	14 298
<i>França</i>	38 229	19 032	19 197
<i>Paris C de Gaulle</i>	16 826	7 756	9 070
<i>Paris Orly</i>	12 675	7 017	5 658
ESPAÑA			
<i>Aeroporto de Madrid/Barajas</i>			
<i>Portugal</i>	687 997	345 940	342 057
<i>Lisboa</i>	506 686	248 425	258 261
<i>Porto</i>	168 302	90 161	78 141
<i>França</i>	1 653 037	832 666	820 371
<i>Paris C de Gaulle</i>	767 071	386 537	380 534
<i>Paris Orly</i>	515 116	260 986	254 906
<i>Aeroporto de Barcelona</i>			
<i>Portugal</i>	274 916	139 676	135 240
<i>Lisboa</i>	217 945	111 593	106 352
<i>Porto</i>	50 452	22 064	28 388
<i>França</i>	1 066 646	525 667	540 979
<i>Paris C de Gaulle</i>	517 865	255 529	262 336
<i>Paris Orly</i>	353 986	172 993	180 993
<i>Aeroporto de Málaga</i>			
<i>Portugal</i> ⁹	3 191	771	2 420
<i>França</i>	360 182	181 561	178 621
<i>Paris Orly</i>	146 900	74 478	72 422
<i>Paris C de Gaulle</i>	59 632	29 945	29 687

Fonte Portugal: ANA
Fonte Espanha: EUROSTAT

⁹ A informação não está discriminada por aeroporto, uma vez que nenhum aeroporto português se encontra nos 40 principais destinos/origem de passageiros a partir do aeroporto de Málaga.

No quadro 12 estão assinalados os passageiros transportados nas principais ligações entre os aeroportos de Portugal e Espanha no ano de 1999.

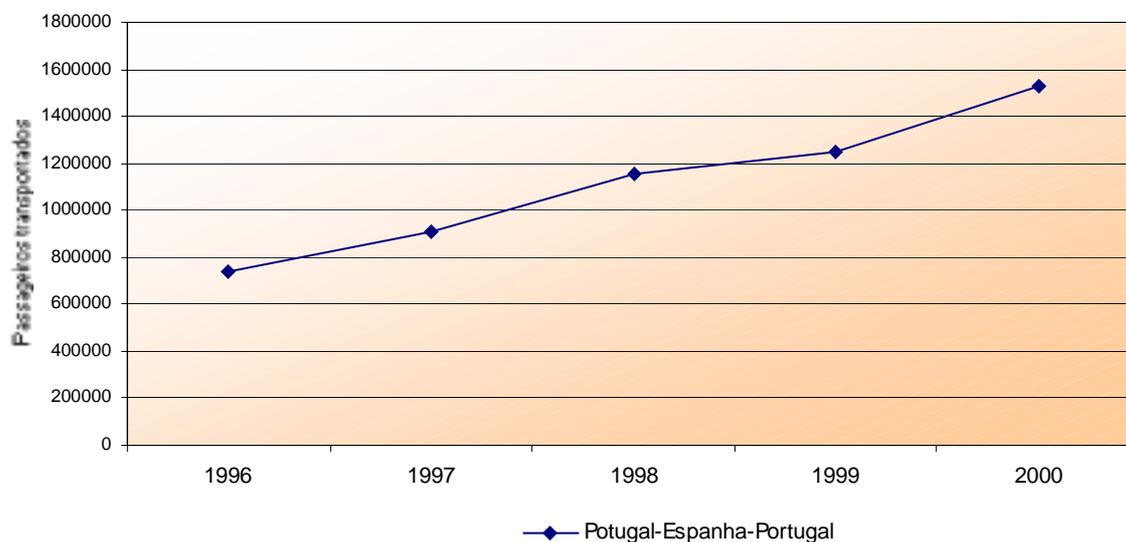
Quadro 12: N.º de passageiros transportados entre os principais aeroportos de Portugal e Espanha (1999)

Percurso efectuado	N.º passageiros
Lisboa-Madrid-Lisboa	547.461
Lisboa-Barcelona-Lisboa	225.332
Faro-Madrid-Faro	1.655
Faro-Barcelona-Faro	668
Porto-Madrid-Porto	142.140
Porto-Barcelona-Porto	58.907

Fonte Portugal: ANA, SA

De uma maneira geral, o fluxo de passageiros para/de Espanha tem vindo a aumentar nos últimos anos. No gráfico 8 podemos verificar esse aumento. Entre 1996 e 2000 o total de passageiros entre os dois países registou um aumento de mais de 100%.

Gráfico 8: Total de passageiros com destino/procedentes de Espanha, por via aérea



8. FLUXOS DE MERCADORIAS

8.1. COMÉRCIO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR MODOS DE TRANSPORTE

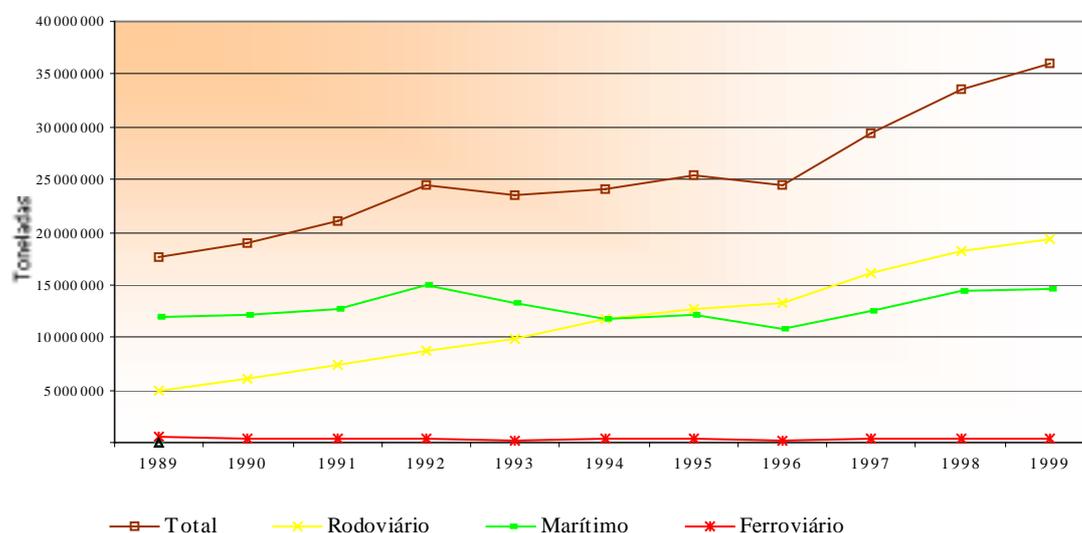
O estabelecimento do mercado único no espaço dos 15 veio trazer como consequência uma maior dificuldade no conhecimento do fluxo de mercadorias no seu interior, como é o caso das trocas comerciais entre Portugal e Espanha.

Assim, a análise dos fluxos de mercadorias é feita de acordo com duas perspectivas:

- 1) a partir dos dados do comércio internacional de mercadorias, por modos de transporte, garantindo alguma homogeneidade na informação relativa aos vários modos de transporte e;
- 2) a partir de inquéritos realizados pelos INE's junto dos operadores dos vários modos de transporte, permitindo caracterizar em detalhe cada modo.

Como foi atrás referido, as trocas comerciais de Portugal com a UE15, sofreram um enorme incremento na década em análise, tendo passado de 18 milhões de toneladas em 1989, para 36 milhões em 1999, aproximadamente (gráfico 9).

Gráfico 9: Evolução do comércio internacional de mercadorias de Portugal com a UE15, por modos de transporte¹⁰

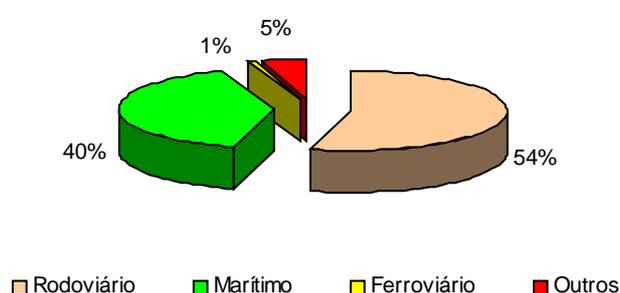


Fonte Portugal: INE

¹⁰ Nesta análise por modos de transporte não será abordado o modo de transporte aéreo porque as quantidades em questão não têm qualquer representatividade em toneladas nas trocas comerciais com o exterior, se bem que são mercadorias importantes em valor.

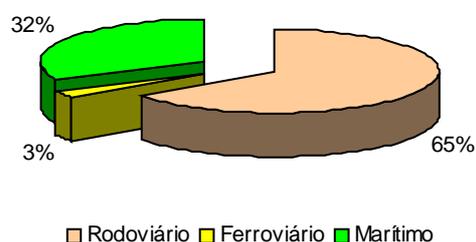
A par com o incremento das trocas comerciais de Portugal com a UE15 nos dois sentidos, deu-se uma alteração na importância relativa dos vários modos de transporte, com o rodoviário a ganhar importância (28% do total em 1989, para 54% em 1999), o marítimo a perder (de 67% em 1989 para 40% em 1999), e o ferroviário também a descer (de 3% em 1989 para 1%, em 1999) (gráfico 10). Desta análise e tendo em conta que o transporte aéreo (tal como foi referido) não assume grande importância nas trocas comerciais com o exterior, pode-se concluir que o transporte rodoviário tem vindo a assumir um papel muito importante no comércio internacional, remetendo essa importância sobretudo para as ligações entre Portugal e Espanha.

Gráfico 10: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e a UE15 (1999)



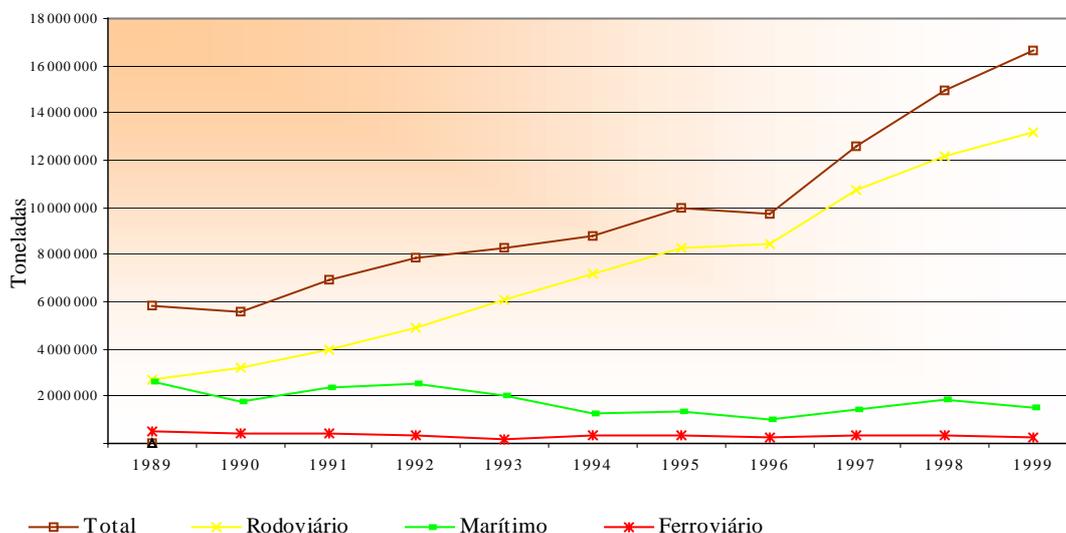
Também no caso das trocas comerciais de Espanha com a UE15 (gráfico 11), o transporte rodoviário tem um papel importante, uma vez que representa 65% do total das trocas comerciais por modo de transporte. Ao rodoviário segue-se o marítimo com 32% e o ferroviário com 3%.

Gráfico 11: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e a UE15 (1999)



O gráfico 12 permite observar o enorme incremento que se verificou nas trocas comerciais entre Portugal e Espanha nos dois sentidos (que ultrapassou a tendência das trocas comerciais com a UE15), passando de cerca de 6 milhões de toneladas em 1989, para aproximadamente 17 milhões, em 1999.

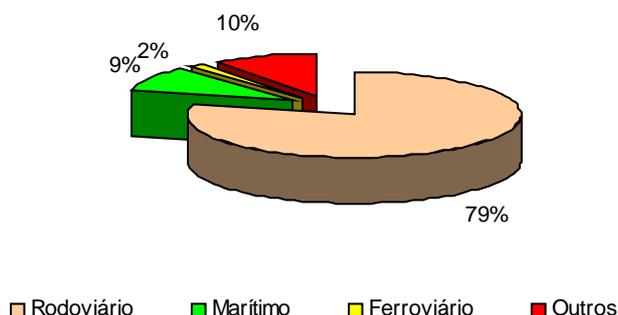
Gráfico 12: Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e Espanha, por modos de transporte



Fonte Portugal: INE

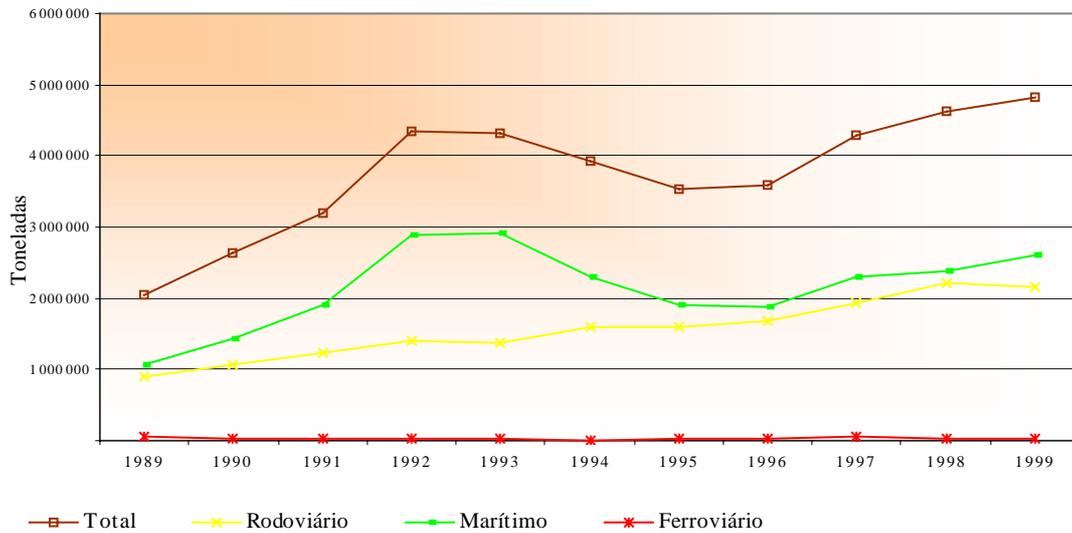
Também neste caso, de aumento das trocas comerciais entre Portugal e Espanha, o transporte rodoviário passou de uma quota de 46% para 79% do total, em 1989 e 1999, respectivamente. Tanto o marítimo (45% do total em 1989, passa para 9% em 1999), como o ferroviário (de 8% em 1989 para 2% em 1999) perderam significado no período em análise, situação a realçar já que é para Espanha que o modo ferroviário tem condições do ponto de vista geográfico e técnico mais favoráveis (gráfico 13).

Gráfico 13: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e Espanha (1999)



As trocas comerciais entre Portugal e França nos dois sentidos (gráfico 14) passaram de 2 milhões de toneladas em 1989, para 4,8 milhões em 1999.

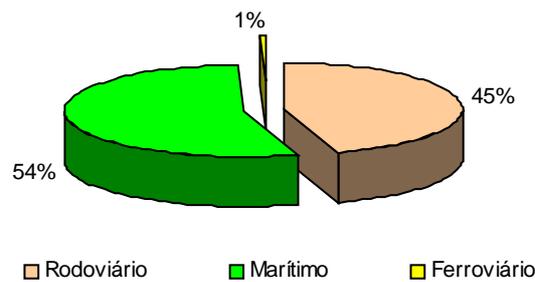
Gráfico 14: Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e França, por modos de transporte



Fonte Portugal: INE

Ao contrário do que aconteceu com Espanha, o modo de transporte predominante foi o marítimo (51% do total em 1989, face a 54% em 1999), seguindo-se o rodoviário (43% em 1989 e 45% em 1999), como se pode ver no gráfico 15.

Gráfico 15: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e França (1999)

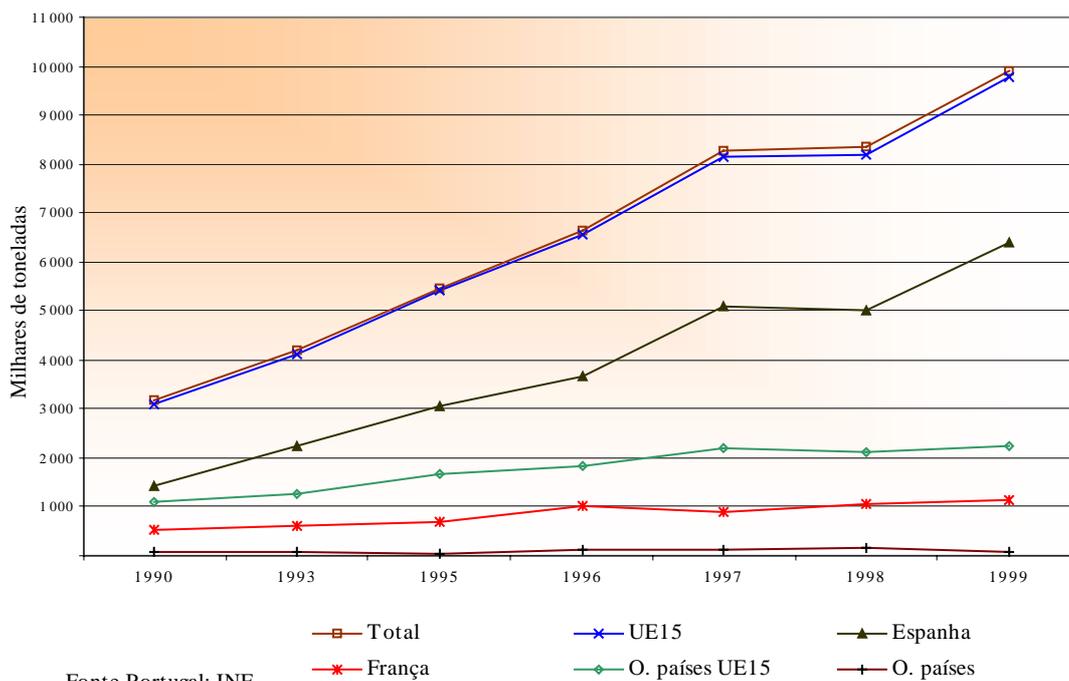


De acordo com a análise efectuada relativamente aos três destinos (UE15, Espanha e França) pode-se concluir que o aumento das trocas comerciais com a UE15, que foi na ordem dos 100%, é em certa medida provocado pelo aumento que se registou, no mesmo período de tempo, para a Espanha que teve um acréscimo do volume de trocas comerciais na ordem dos 200%.

8.2. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

O gráfico 16 refere a evolução da tonelage de mercadorias transportada em tráfego internacional, pelos veículos pesados (com mais de 3 500 kg de peso bruto) matriculados em Portugal¹¹.

Gráfico 16: Toneladas transportadas em veículos pesados matriculados em Portugal, por países de carga/descarga



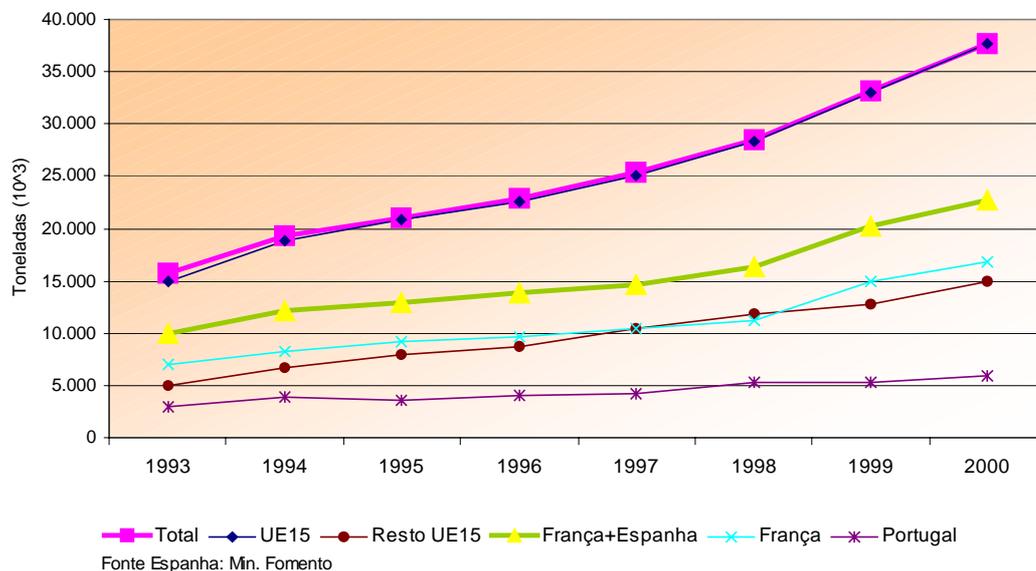
O gráfico anterior evidencia um notável incremento no transporte rodoviário de mercadorias, que passa de 3,2 milhões de toneladas em 1990, para 9,9 milhões em 1999.

A maior parte desse transporte destina-se/tem origem em países da União Europeia (97% em 1990 e 99% em 1999), ocupando Espanha um lugar de destaque (47% em 1990, e 64% em 1999).

Também em Espanha se verifica um incremento no transporte rodoviário de mercadorias, que passa dos 15 milhões de toneladas em 1993 para 37 milhões em 2000. A maior parte do transporte destina-se a países da União Europeia, ocupando Portugal uma posição de pouco destaque (19% em 1993 e 16% em 2000).

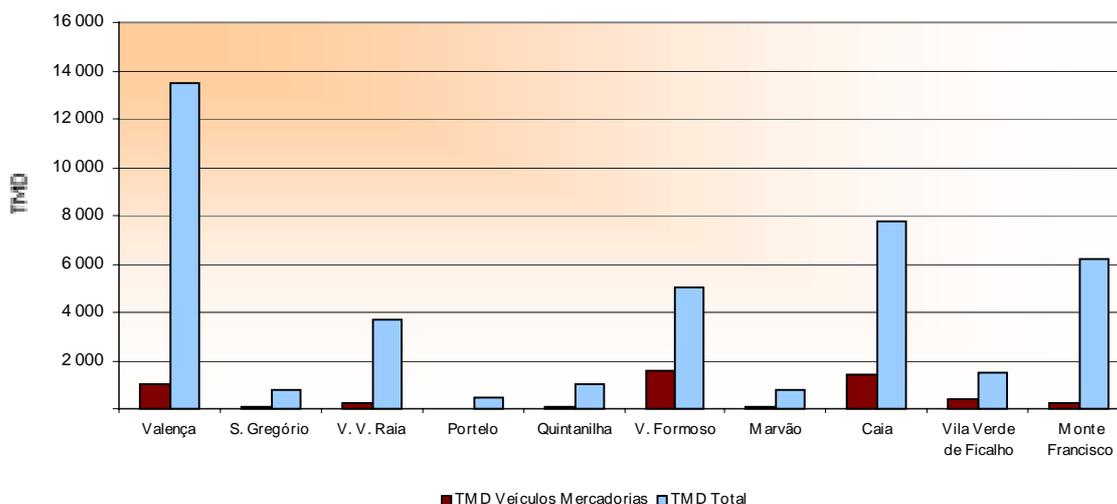
¹¹ Estes dados são obtidos a partir de um inquérito do INE, realizado com o objectivo de dar resposta ao Regulamento (CE) N.º 1172/98, de 25 de Maio.

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



Complementando esta análise com a do TMD dos veículos pesados de mercadorias (nos dois sentidos), pode-se concluir que a maioria dessas mercadorias saem/entram no país por três fronteiras: Vilar Formoso, Caia e Valença. Assim, em 1999, 31% do TMD de veículos pesados de mercadorias utilizou a fronteira de Vilar Formoso, seguindo-se Caia com 29% e Valença, com 20% (gráfico 18). Por outro lado, verifica-se que o TMD de veículos pesados de mercadorias por fronteira é uma pequena percentagem do TMD total por fronteira, para o ano de 1999.

Gráfico 18: TMD dos veículos pesados de mercadorias (1999)

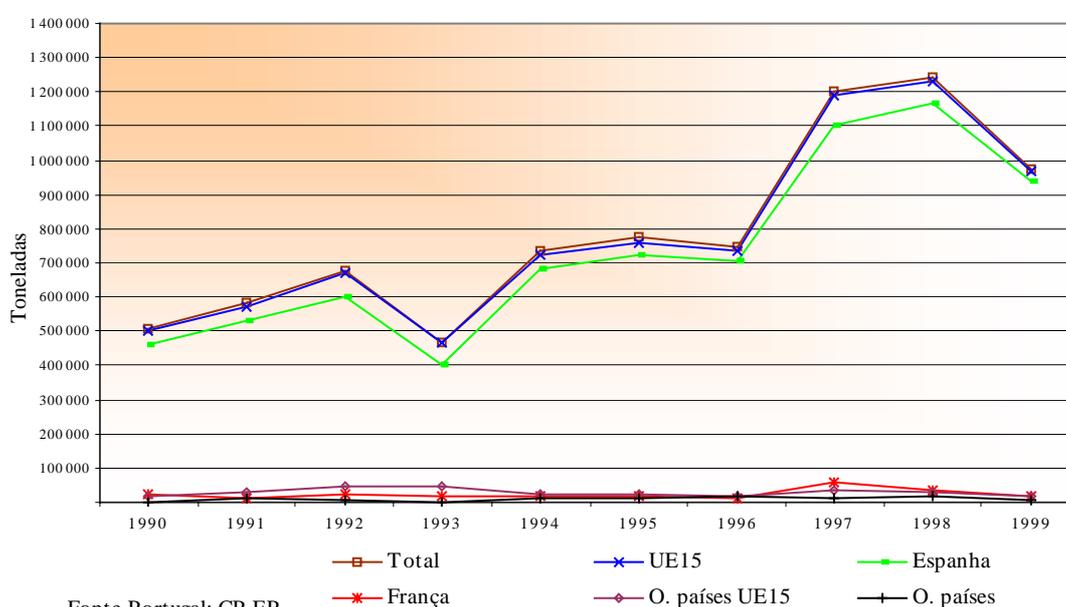


Fonte Portugal: IEP e Espanha: DGCarrateras

8.3. TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR CAMINHOS DE FERRO

A evolução do transporte internacional de mercadorias por caminhos de ferro apresenta um comportamento mais irregular que o do transporte rodoviário. Assim, embora se tenha verificado um acréscimo na tonelagem movimentada, entre 1990 e 1999, uma vez que o valor deste último ano (977 mil toneladas) foi quase o dobro do registado em 1990 (507 mil toneladas), registaram-se decréscimos em alguns anos, nomeadamente 1993 e 1999 como atrás referido, apesar do acréscimo da tonelagem movimentada não tenha correspondido a um aumento da quota de mercado deste modo de transporte. Como se pode observar no gráfico 19, a quase totalidade desse transporte tem origem/destino em países da UE15, com particular destaque Espanha.

Gráfico 19: Transporte internacional de mercadorias por caminhos de ferro, por países de origem/destino



Fonte Portugal: CP,EP

No ano de 1999 a maioria do transporte ferroviário fez-se pela fronteira de Vilar Formoso (50%), seguindo-se Marvão-Beirã (32%) e com menor frequência Elvas (11%) e Valença (8%).

Quadro 13: Transporte de mercadorias por caminho de ferro, entre Portugal e Espanha, por fronteira (1999)

Fronteiras	Vagão		Combinado		Total		
	Port-Esp	Esp-Port	Port-Esp	Esp-Port	Port-Esp	Esp-Port	
<i>F.de Oñoro/V.Formoso</i>	69.924	293.838	42.234	55.241	112.158	349.079	
<i>V.deAlcántara/Marvão</i>	37.347	120.082	33.892	104.894	71.239	224.976	
<i>Badajoz/Elvas</i>	32.085	22.584	23.175	19.781	60.522	42.365	
<i>Tuy/Valença do Minho</i>	6.589	15.842	21.444	27.959	28.033	43.801	
TOTAL por sentido	145.945	452.346	120.745	207.875	271.952	660.221	
TOTAL por tipo tráfego	598.291		328.620				
TOTAL trocas comerciais						932.173	

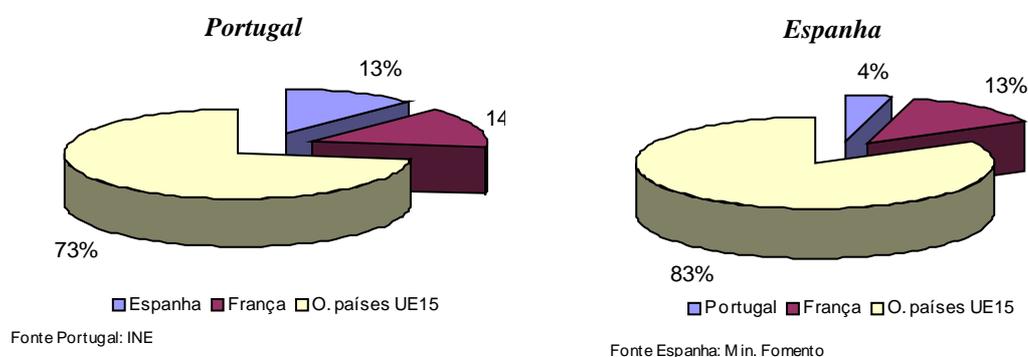
Fonte Espanha: Min. Fomento

8.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

No que se refere ao transporte marítimo de mercadorias apenas se conseguiram dados sobre transporte internacional, por países de carga/descarga, para o período de 1997 a 1999. Foi em 1997 que entrou em vigor a Directiva 95/64/CE do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995, tendo o Eurostat publicado os primeiros dados em 2001 de acordo com Directiva.

No gráfico 20 representa-se a evolução das toneladas de mercadorias movimentadas nos portos de Portugal e Espanha, procedentes/com destino a portos europeus.

Gráfico 20: Percentagem de toneladas de mercadorias movimentadas nos portos de Portugal e Espanha, procedentes/com destino a portos da UE15 (1999)



A percentagem de toneladas movimentada entre Portugal e Espanha e os portos europeus manifesta-se de forma semelhante em ambos os países, sendo que com menor percentagem está a troca de mercadorias entre os portos portugueses e espanhóis (que representa 13% para Portugal e 4% para Espanha), seguindo-se os portos franceses (que representam 13% e 14% do total das trocas, respectivamente) e com maior percentagem, 73% para Portugal e 83% para Espanha, encontram-se os outros países da UE15. A tonelagem total movimentada nos portos portugueses para a União Europeia é de cerca de 17 milhões, e a tonelagem total movimentada nos portos espanhóis para o mesmo destino é de cerca de 53 milhões.

É de salientar que os portos portugueses que registaram maior movimento, no ano de 1999, foram Leixões, Lisboa e Setúbal, com 32%, 24% e 17%, do movimento total relativo aos portos da UE15.

Espanha tem entre os seus portos, três peninsulares, encontrando-se entre os onze primeiros da UE no que se refere ao tráfego de contentores (Algeciras, Valencia e Barcelona, tendo o primeiro 2 milhões de TEU's e cem mil camiões anuais, os outros dois mais de um milhão de TEU's).

Atendendo ao total de mercadorias carregadas e descarregadas, o porto de Algeciras, com mais de 45 milhões de toneladas anuais (45,38 Mton.), ocupa o décimo terceiro lugar na lista de portos marítimos comunitários e os de Barcelona (28,51 Mton.),

Bilbao (27,06 Mton.) e Terragona ocupam os lugares vigésimo primeiro a vigésimo terceiro.

O movimento portuário total espanhol em 1999 foi de 321 milhões de toneladas, das quais 195 corresponderam a produtos petrolíferos e granéis sólidos. Na carga geral o índice de contentorização foi de 61,6%.

O tráfego internacional dos portos espanhóis em 1999 foi de 242 milhões de toneladas, das quais 184 milhões corresponderam às importações.

Em 1999 o intercâmbio de mercadorias com a Europa através dos portos espanhóis alcançou mais de 70 milhões de toneladas, das quais 53 milhões se realizaram com o resto da União Europeia, como foi referido.

9. COMENTÁRIOS FINAIS

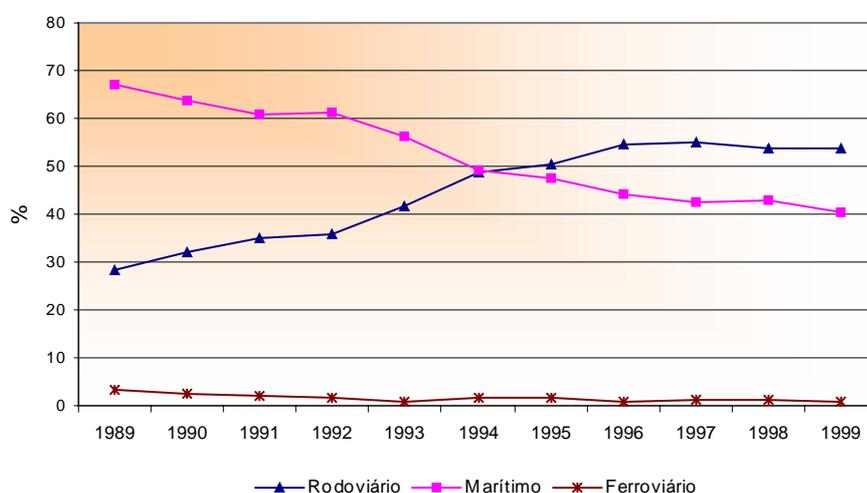
De acordo com a decisão tomada na “Cimeira Ibérica”, em Janeiro de 2001, foi criado o Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal, com o objectivo de conhecer, quantificar e analisar a evolução dos fluxos de tráfego ferroviários, rodoviários, marítimos e aéreos, nas fronteiras entre os dois países. Este Observatório é da responsabilidade do Ministério do Equipamento Social (Portugal) e do Ministério do Fomento (Espanha).

Este relatório permite, desde já, fazer uma primeira análise em matéria de transportes e infra-estruturas que ligam os dois países. Entre os primeiros comentários que é possível apresentar destacam-se:

1. A posição geográfica de Portugal e Espanha e a sua característica peninsular coloca-nos numa situação de desvantagem face ao centro europeu, embora este possa ser também um factor estratégico de comunicação da Europa com o atlântico. Esta situação permite o desenvolvimento de um conjunto de potencialidades e particularidades entre os dois países e promove a troca de bens e serviços entre si. O ***aumento do comércio*** entre Portugal e Espanha é revelador dessa situação, tendo triplicado no período de dez anos.
2. Verifica-se que o ***Produto Interno Bruto per capita*** é superior em Espanha face a Portugal, no entanto, algumas regiões portuguesas atingem valores superiores à média da UE15, no ano de 1999.
3. A ***ligação rodoviária*** entre os países é assegurada por um conjunto de 20 estradas, sendo a sua maioria pertencentes à categoria/classificação de estrada nacional, destacando-se as ligações por itinerários principais IP1, IP5 e IP7 do lado de Portugal, que ligam às estradas nacionais N550, N620 e NV do lado Espanhol, algumas das quais com características de Auto Estrada, com portagem ou não.
4. A ***via ferroviária*** tem 4 ligações a Espanha com viagens diárias à capital Espanhola. As infra-estruturas ferroviárias são constituídas, na maioria dos casos, por vias simples não electrificadas.
5. O transporte por ***via marítima*** é garantido por diversas infraestruturas em ambos os países. Portugal Continental dispõe de 10 portos comerciais ao longo da costa oeste e sul, constituídos por cerca de 82 cais e 171 postos de acostagem perfazendo um total de mais de 20 760 metros de comprimento útil. Espanha dispõe de 20 portos comerciais, sendo 10 na costa mediterrânea e 10 na costa atlântica.
6. A ***via aérea*** tem um conjunto de infra-estruturas em Portugal e Espanha que permitem ligações diárias entre os dois países, entre as principais cidades de Lisboa/Porto/Madrid/Barcelona, além de um conjunto de outras ligações com menor frequência.

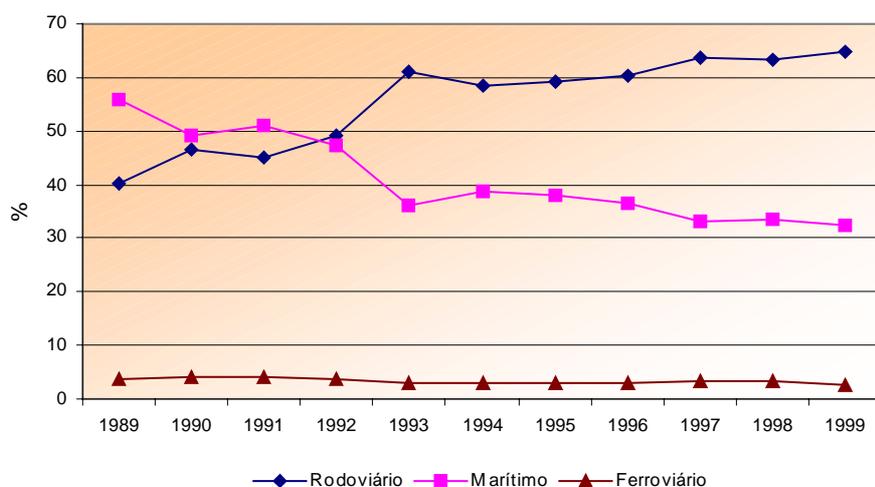
7. A **deslocação de passageiros** por via rodoviária entre os dois países tem sido muito elevada (em média mais de 34 000 veículos por dia). No ano de 1999 os não residentes que entraram em Portugal eram, na esmagadora maioria (93,5%), espanhóis que vieram em maior número no mês de Agosto (férias de verão) e em Abril (época pascal). Por seu lado, estima-se que existam 8 milhões de deslocações de portugueses a Espanha. A principal estrada de acesso entre Portugal e Espanha é, desde 1999, o Itinerário Principal 1 – Valença. De acordo com as análises de fluxos de passageiros entre Portugal e Espanha por modos de transporte verifica-se que a maior parte desloca-se por via rodoviária, o que coloca em posição de destaque as infra-estruturas rodoviárias de ligação.
8. Da mesma forma que o fluxo de tráfego de passageiros registou um aumento, também o **fluxo de mercadorias** teve um crescimento acentuado no período em análise entre Portugal e os países da UE15. O transporte rodoviário foi, ao longo dos últimos anos, aumentando o volume de mercadorias transportadas (gráfico 9), ultrapassando o transporte marítimo e aumentando gradualmente a respectiva quota de mercado no transporte de mercadorias. No entanto, verifica-se que, a partir de 1998, apesar de aumentar o volume de mercadorias transportadas, o transporte rodoviário manteve a sua quota de mercado, ao contrário do marítimo que aumentando o volume de mercadorias transportadas a partir do referido ano, perdeu quota de mercado.

Gráfico 21: Quota de mercado de transporte de mercadorias por modos de transporte: Portugal-UE15



9. O mesmo tipo de comportamento existiu em Espanha, ou seja o transporte rodoviário conquistou mercado ao transporte marítimo de mercadorias (gráfico 22), muito embora este último tivesse registado um crescimento ao longo dos anos.

Gráfico 22: Quota de mercado de transporte de mercadorias por modos de transporte: Espanha-UE15



10. Como se pode verificar (no gráfico 4), o comércio entre Portugal e a UE15 aumentou para o dobro (36 milhões de toneladas), e entre *Portugal e Espanha*, triplicou (de 5 milhões passou a 16 milhões de toneladas de mercadorias). Nas mercadorias saídas de Espanha com destino a Portugal (quadro 14) o mais utilizado é o modo rodoviário que transporta mais de 70% do total, em detrimento dos modos de transporte marítimo e ferroviário. No sentido inverso, ou seja, nas mercadorias saídas de Portugal com destino a Espanha (quadro 15), utiliza-se também o transporte rodoviário com maior frequência e com uma percentagem muito mais elevada (92% no total de mercadorias saídas).

Quadro 14: Mercadorias saídas de Espanha, com destino a Portugal, por modo de transporte (1999)

Modo	Rodoviário	Marítimo	Ferroviário
Toneladas	7 907 727	1 144 945	1 842 607
Quota de mercado (%)	72,6	10,5	16,9

Fonte Portugal: INE

Quadro 15: Mercadorias saídas de Portugal, com destino a Espanha, por modo de transporte (1999)

Modo	Rodoviário	Marítimo	Ferroviário
Toneladas	5 262 945	373 707	76 888
Quota de mercado (%)	92,1	6,5	1,3

Fonte Portugal: INE

11. É de salientar que, em várias fases de análise do relatório considerou-se a **França**, uma vez que este é um país de grande importância no que concerne aos fluxos de passageiros e mercadorias, dado que existem modos de transporte que obrigatoriamente têm de atravessar Espanha para entrar ou sair de Portugal. Assim, analisando também a troca de mercadorias entre Portugal e França por modo de transporte, verifica-se que nas mercadorias saídas de França com destino a Portugal (quadro 16) é utilizado o modo de transporte marítimo (63,8%), seguindo-se o rodoviário com 35,2%. No sentido inverso (quadro 17), é utilizado o transporte rodoviário em 72,8% do total de mercadorias saídas de Portugal, situação que futuramente se deverá aprofundar mas que se relacionará, provavelmente, com as categorias das mercadorias transportadas (facto não analisado neste relatório).

Quadro 16: Mercadorias saídas de França, com destino a Portugal, por modo de transporte (1999)

<i>Modo</i>	<i>Rodoviário</i>	<i>Marítimo</i>	<i>Ferroviário</i>
<i>Toneladas</i>	1 262 385	2 289 193	35 544
<i>Quota de mercado (%)</i>	35,2	63,8	0,9

Fonte Portugal: INE

Quadro 17: Mercadorias saídas de Portugal, com destino a França, por modo de transporte (1999)

<i>Modo</i>	<i>Rodoviário</i>	<i>Marítimo</i>	<i>Ferroviário</i>
<i>Toneladas</i>	905 596	324 216	592
<i>Quota de mercado (%)</i>	72,8	26,1	0,04

Fonte Portugal: INE

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

ESPAÑA

*Secretaría Técnica de Transportes del Ministerio de Fomento
(Coordenação)*

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE

Dirección General de Ferrocarriles

Dirección General de Carreteras

Dirección General de Transporte por Carretera

Dirección General de Aviación Civil

Aeropuertos y Navegación Aérea - AENA

Dirección General de la Marina Mercante

Puertos del Estado

Dirección General de Planificación y Control de Gestión

Dirección General de Programación Económica

Instituto Estudios Turísticos - INTUR

PORTUGAL

*Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério do Equipamento Social
(Coordenação)*

Instituto Nacional do Transporte Ferroviário - INTF

Rede Nacional Ferroviária - REFER, EP

Caminhos de Ferro Portugueses - CP, EP

Rede Ferroviária de Alta Velocidade - RAVE, SA

Direção Geral de Transportes Terrestres - DGT

Instituto de Estradas de Portugal - IEP

Instituto Nacional de Aviação Civil - INAC

Aeroportos de Portugal - ANA, SA

Instituto Marítimo e Portuário - IMP

Instituto Nacional de Estatística - INE

Direção Geral do Turismo - DGT

ISSN 1645-331X

O
C
O
N
I
T
I
C
O

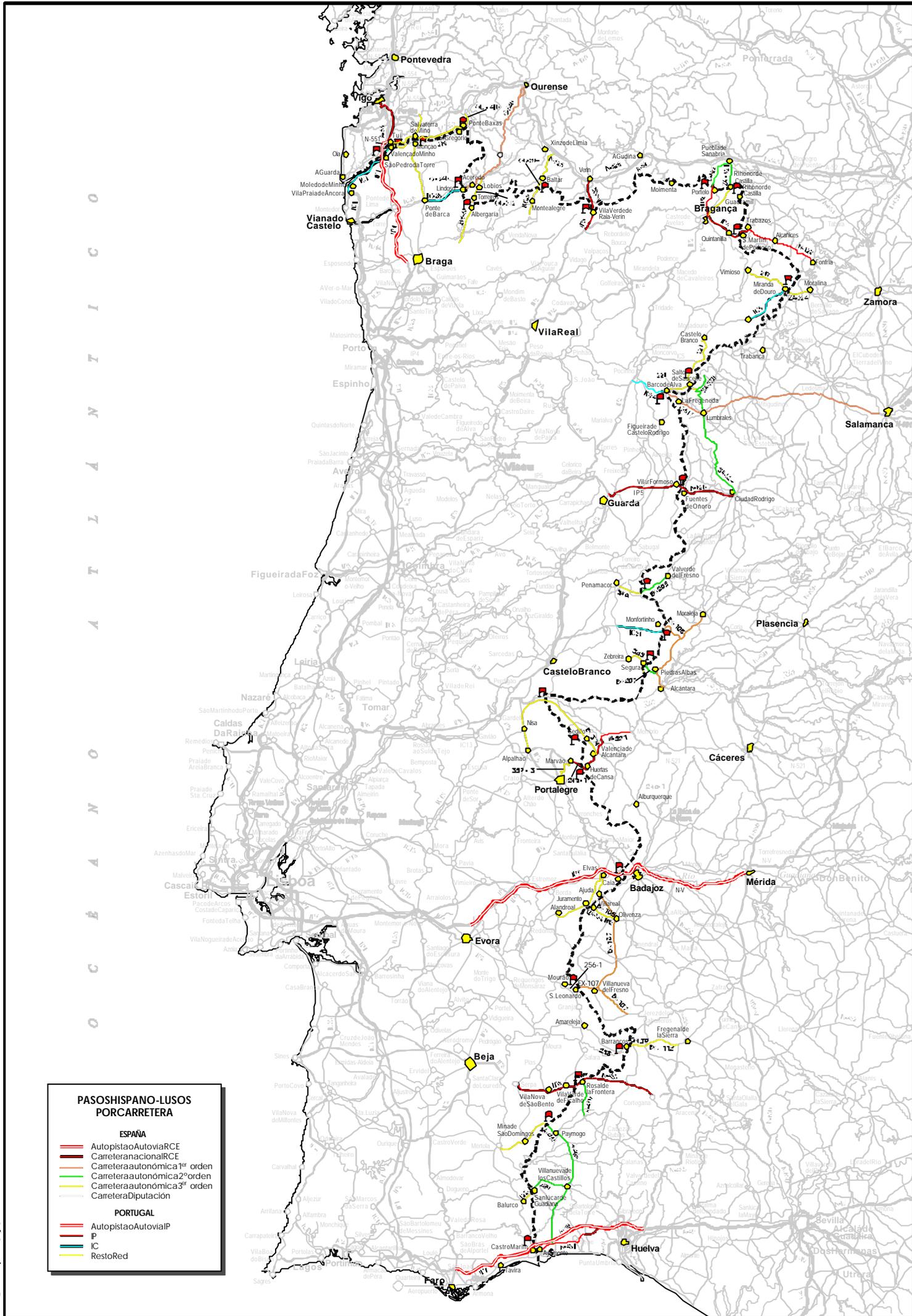
PASOSHISPANO-LUSOPORCARRETERA

ESPAÑA

- AutopistaoAutovíaRCE
- CarreteranacionalRCE
- Carreteraautonómica1er orden
- Carreteraautonómica2ºorden
- Carreteraautonómica3ªorden
- CarreteraDiputación

PORTUGAL

- AutopistaoAutovíaIP
- IP
- IC
- RestoRed





PORTUGAL / ESPAÑA

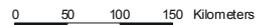


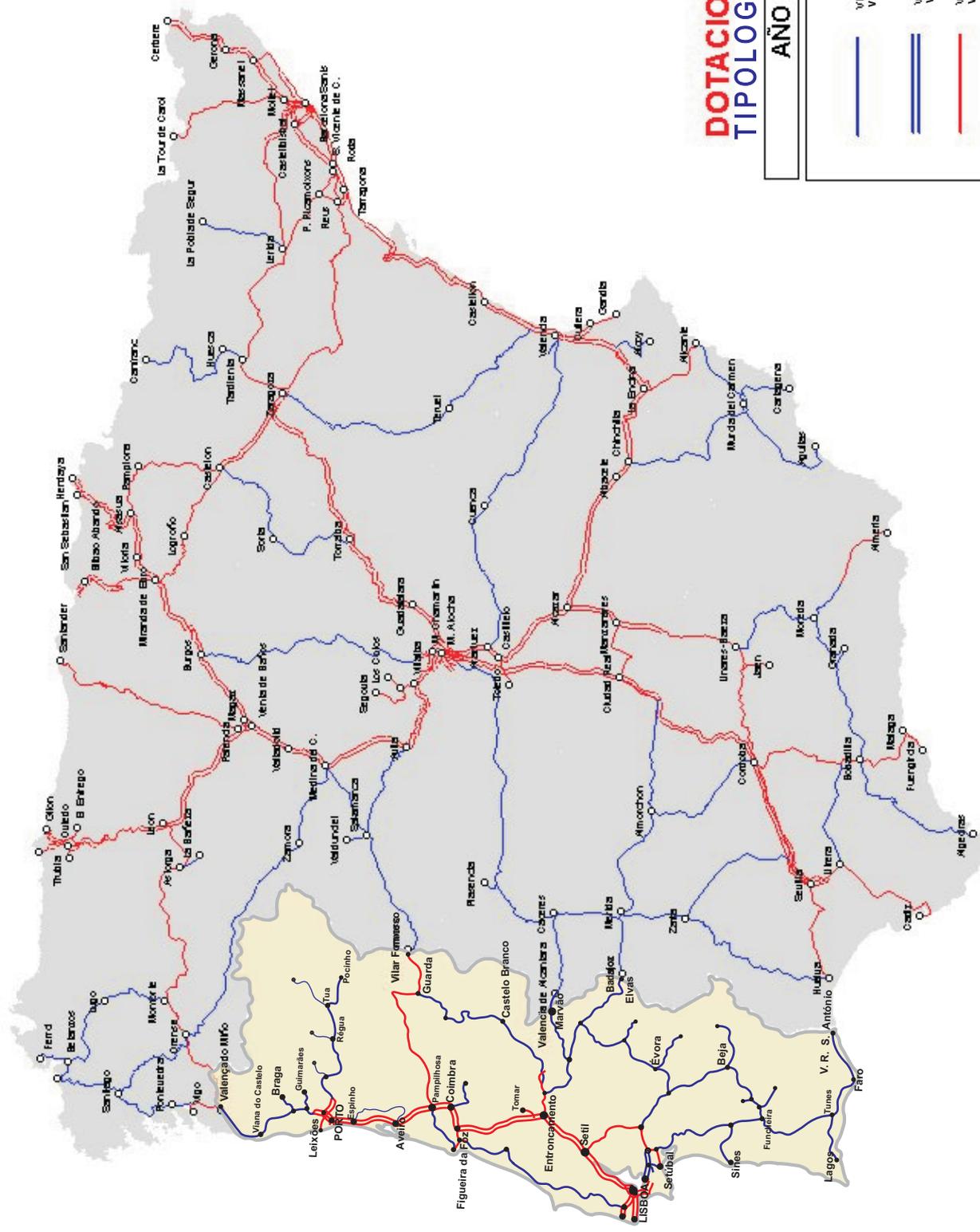
- Hochgeschwindigkeitszugstrecken
High - speed lines
Lignes à grande vitesse
- Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
- Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high - speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse

- Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

- Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken,
entsprechend Richtlinie 48/96
Planned high - speed lines,
following Directive 48/96
Lignes planifiées à grande vitesse,
selon la Directive 48/96

- Route to be developed
Liaison à développer
Verkehrsverbindung zu entwickeln
- High speed route to be developed
Liaison à grande vitesse à développer
Verkehrsverbindung zu entwickeln





DOTACION DE VIA TIPOLOGIA DA VIA

ANO 2.000

-  VIA SEM ILLASIM ELECTRIFICAR
VIA UNICA NAO ELECTRIFICADA
-  VIA DO BLE SEM ELECTRIFICAR
VIA DUPLA NAO ELECTRIFICADA
-  VIA SEM ILLA ELECTRIFICADA
VIA UNICA ELECTRIFICADA
-  VIA DO BLE ELECTRIFICADA
VIA DUPLA ELECTRIFICADA