



**Observatorio Transfronterizo  
España/Portugal**

**Observatório Transfronteiriço  
Espanha/Portugal**



MINISTÉRIO DO  
EQUIPAMENTO SOCIAL



MINISTERIO  
DE FOMENTO







# Observatorio transfronterizo España-Portugal

MADRID / LISBOA

DOCUMENTO N.º 1

DICIEMBRE 2001



MINISTÉRIO DO  
EQUIPAMENTO SOCIAL



MINISTERIO  
DE FOMENTO



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

## ESPAÑA

Secretaría Técnica de Transportes del Ministerio de Fomento  
(Coordinación)

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE

Dirección General de Ferrocarriles

Dirección General de Carreteras

Dirección General de Transportes por Carretera

Dirección General de Aviación Civil

Aeropuertos y Navegación Aérea - AENA

Dirección General de la Marina Mercante

Puertos del Estado

Dirección General de Programación Económica

Instituto Estudios Turísticos - INTUR

## PORTUGAL

Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério do Equipamento Social  
(Coordinación)

Instituto Nacional do Transporte Ferroviário - INTF

Rede Nacional Ferroviária - REFER, EP

Caminhos de Ferro Portugueses - CP, EP

Rede Ferroviária de Alta Velocidade - RAVE, SA

Direcção Geral de Transportes Terrestres - DGT

Instituto de Estradas de Portugal - IEP

Instituto Nacional de Aviação Civil - INAC

Aeroportos de Portugal - ANA, SA

Instituto Marítimo e Portuário - IMP

Instituto Nacional de Estatística - INE

Direcção Geral do Turismo - DGT



# OBSERVATORIO TRANSFRONTERIZO ESPAÑA-PORTUGAL (OTEP)

Coordinación:

## ESPAÑA

Ministerio de Fomento  
Subsecretaría  
Secretaría Técnica de Transportes  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tel +34 915975320  
pvazquez@mfom.es

## PORTUGAL

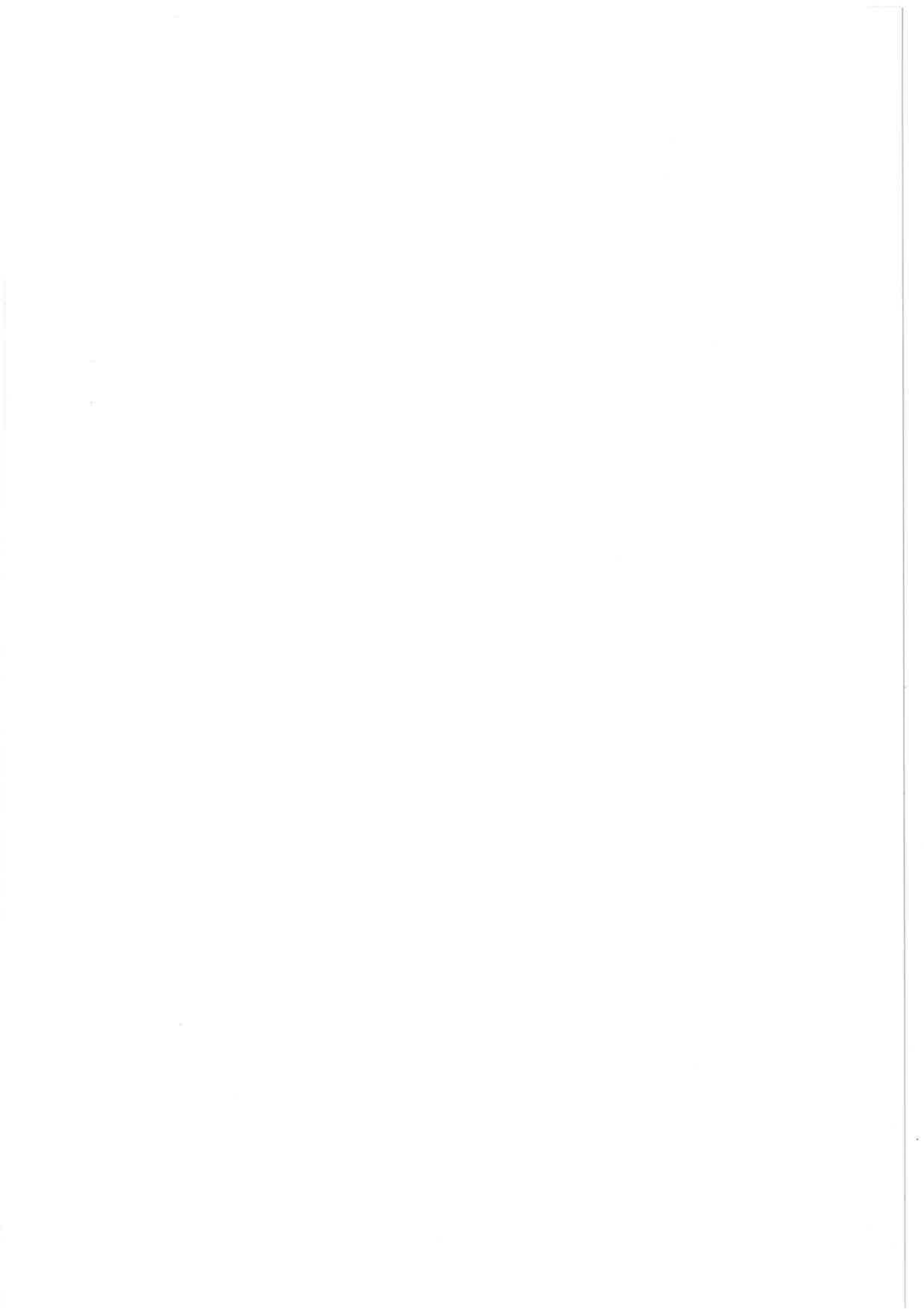
Ministério do Equipamento Social  
Gabinete de Estudos e Planeamento  
Avda. Columbano Bordalo Pinheiro 5- 2º  
1070 060 Lisboa  
Tel +351 217229224  
gep@esoterica.pt

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

NIPO: 161-02-009-8  
Depósito Legal: M-29807-2002  
Diseño y maquetación: Carmen G. Ayala  
Imprime: I. G. Saljen S. L.

Papel ecológico

|   |    |
|---|----|
| <b>PRESENTACIÓN</b> .....   | 7  |
| <b>INTRODUCCIÓN</b> .....   | 8  |
| <b>OBJETIVOS DEL OTEP</b> .....                                       | 10 |
| <b>CARACTERIZACIÓN SOCIO-ECONÓMICA DE LOS DOS PAISES</b> .....        | 11 |
| Población .....   | 11 |
| Datos económicos generales.....                                       | 12 |
| Índice de motorización .....  | 14 |
| Comercio internacional .....  | 15 |
| <b>INFRAESTRUCTURAS DE LOS TRANSPORTES</b> .....                      | 17 |
| Infraestructuras de carreteras.....                                   | 17 |
| Infraestructuras de ferrocarriles .....                               | 20 |
| Infraestructuras marítimas.....                                       | 22 |
| Infraestructuras aéreas .....   | 22 |
| <b>OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CUENTA DE TERCEROS</b> ..... | 25 |
| Oferta de transportes por carretera.....                              | 25 |
| Oferta de transportes por ferrocarril .....                           | 26 |
| Oferta de transporte aéreo .....                                      | 27 |
| <b>FLUJOS DE PASAJEROS</b> .....                                      | 28 |
| Transportes de viajeros por carretera.....                            | 28 |
| Transportes de pasajeros por ferrocarril .....                        | 31 |
| Transporte aéreo de pasajeros.....                                    | 31 |
| <b>FLUJOS DE MERCANCÍAS</b> .....                                     | 35 |
| Comercio internacional de mercancías por modos de transporte.....     | 35 |
| Transportes de mercancías por carretera .....                         | 39 |
| Transportes de mercancías por ferrocarril .....                       | 41 |
| Transportes marítimos de mercancías.....                              | 42 |
| <b>COMENTARIOS FINALES</b> .....                                      | 44 |





# 1 PRESENTACIÓN

El presente documento constituye la primera publicación del *OBSERVATORIO TRANSFRONTERIZO ESPAÑA-PORTUGAL (OTEP)*, elaborado por los Ministerios de los dos países responsables del área de los Transportes – Ministério do Equipamento Social (Portugal) y Ministerio de Fomento (España) – conteniendo los primeros resultados del OTEP, esencialmente descriptivos del tráfico en las fronteras entre España y Portugal.

Este primer planteamiento no pretende agotar las fuentes estadísticas existentes sobre el asunto, ni las hipótesis resultantes de otras compilaciones. Marca solamente el inicio de la construcción de un sistema de información en el área de los transportes e infraestructuras, manteniendo una base de datos común a ambos países.

# 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 INTRODUCCIÓN

En el ámbito de los trabajos de la "Cumbre Ibérica", en Enero de 2001, fue anunciado por los gobiernos de España y Portugal el propósito de crear el OTEP, en atención a la necesidad de mejorar políticas concertadas entre los dos gobiernos en materia de planeamiento de infraestructuras de los transportes en las áreas que unen los países entre sí y éstos con el resto del continente europeo. El creciente flujo de pasajeros y mercancías que se ha registrado desde la abolición de las fronteras entre los países de la Unión Europea, no había sido objeto, por parte de Portugal y España, de un análisis sistemático y concertado, en el sentido de verificar con rigor a la luz del mismo las necesidades principales de los transportes. razón por la cual se optó primeramente por la creación del Observatorio. En consecuencia, el principal objetivo del OTEP es conocer, cuantificar y analizar la evolución de los flujos de tráfico ferroviarios, por carretera, marítimos y aéreos en las fronteras entre los dos países y las relaciones de éstos con el resto del Continente Europeo.

El acuerdo de operatividad de un Observatorio entre los dos Ministerios ha implicado la creación de un cuadro común de análisis de datos, a partir del cual sea posible disponer de una información de soporte para un mejor conocimiento del mercado, para el estudio y la decisión de invertir en las infraestructuras de los diferentes modos de transportes, así como para una mejora de las condiciones de explotación de los servicios. De esta manera, por la cooperación entre las partes están siendo construidas bases de datos comunes sobre pasajeros y mercancías transportadas, a fin de armonizar y homogeneizar la información existente (o, en su caso, recogerla).

El análisis contenido en esta exposición se refiere al periodo de tiempo que va de 1989 a 1999, excepto en los casos en que no existían datos y, en esas situaciones, el ámbito temporal ha sido reducido de acuerdo con la información disponible.

Aún cuando se trata de un Observatorio Transfronterizo de tráfico entre España y Portugal, en algunas situaciones se hace referencia a la Unión Europea (UE15) y muy en particular a Francia, porque se considera importante proporcionar una percepción de la interferencia efectiva y potencial en los tráfico Portugal/España a los destinos lejanos (más allá de los Pirineos).

## 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. OBJETIVOS DEL OTEP

---

El Observatorio tiene por lo tanto como fin último la creación de un sistema de monitorización y seguimiento regular del sistema de transportes y tráficos que atraviesan las fronteras entre los dos países.

A fin de alcanzar estos objetivos definidos por el Observatorio se establece para el presente Informe un cuadro general para orientar los trabajos a realizar, de acuerdo con la siguiente estructura:

- Características socio-económicas de los dos países;
- Datos de las infraestructuras de los transportes existentes;
- Oferta de servicios de transportes por cuenta de terceros;
- Flujos de pasajeros;
- Flujos de mercancías

### 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. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS DOS PAÍSES

De entre las diversas variables explicativas del tráfico que podrían ser utilizadas para efectuar este análisis se han escogido: Población, Producto Interior Bruto (PIB), Tasa de Motorización y Comercio Internacional, por considerarse que caracterizan mejor cada país, teniendo en cuenta los objetivos del Observatorio.

### 4.1. POBLACIÓN

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

|      | PORTUGAL | ESPAÑA | U.E.15  |
|------|----------|--------|---------|
| 1990 | 9,877    | 38,826 | 363,721 |
| 1995 | 9,921    | 39,177 | 371,598 |
| 1996 | 9,934    | 39,242 | 372,683 |
| 1997 | 9,957    | 39,299 | 373,740 |
| 1998 | 9,979    | 39,348 | 374,606 |
| 1999 | 9,988    | 39,394 | 375,365 |

Fuente España y Portugal: INE

La población portuguesa alcanzaba en 1999 un valor próximo a los 10 millones de habitantes (cuadro 1), habiéndose registrado en la década analizada un crecimiento de cerca de 0,8%, aunque entre 1989 y 1991 se produjo un descenso que se recuperó en 1995.

La población española en 1999 era de 39,4 millones de habitantes (datos INE de España), registrándose en el período 1990-1999 una relativa estabilización que en cierto modo ha sido compensada por la inmigración (cuadro 1). La suma de la población de los dos países se aproxima a un 13% del total de habitantes de la UE15. La densidad de población, expresada en habitantes por km<sup>2</sup>, es inferior en ambos países (España 78 hab./km<sup>2</sup>, Portugal 109 hab./km<sup>2</sup>) a la media existente en la UE15 (118 hab./km<sup>2</sup>).

## 4.2. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

El valor del PIB per cápita entre 1995 a 1999, medido en paridades de poder adquisitivo (PPA, ver cuadro 2) se encuentra en ambos países por debajo de la media comunitaria (considerada igual a 100), en porcentajes que se sitúan, en el caso de España, entre el 20% y el 22% de diferencia y, en el caso de Portugal, entre el 25% y el 29%. Destaca el hecho de que España está más próxima que Portugal a la media de la UE 15 y que ciertas regiones españolas se encuentran prácticamente en la media e incluso en algún caso la superan.

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

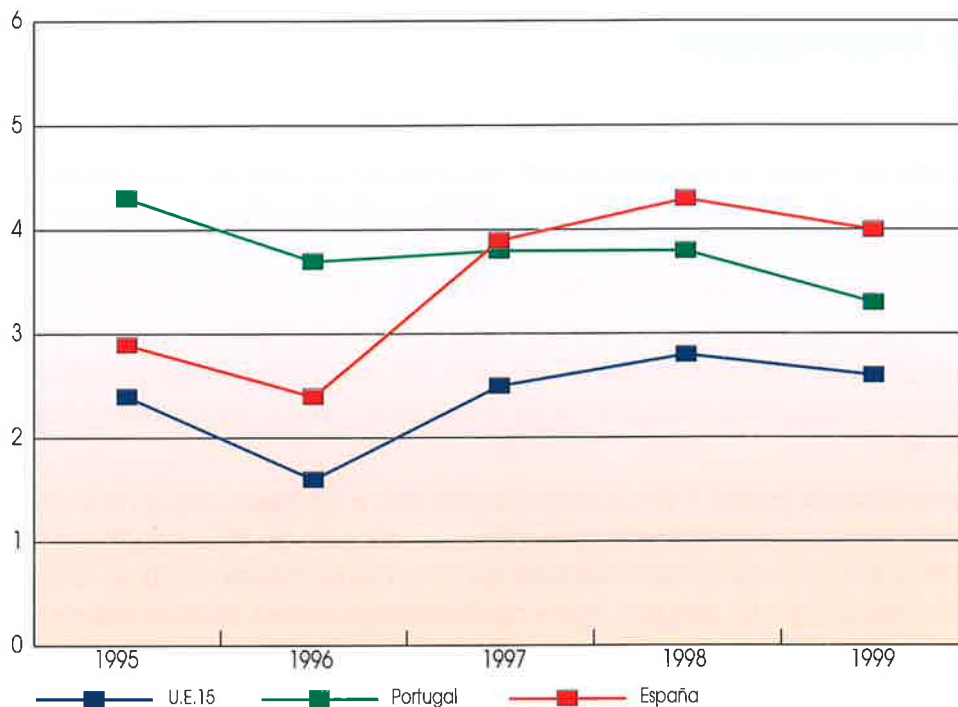
|                              | UNIDADES             | U.E.15 | ESPAÑA | PORTUGAL |
|------------------------------|----------------------|--------|--------|----------|
| <b>PIB<sub>pm</sub></b>      |                      |        |        |          |
| 1995                         | 10 <sup>º</sup> ECU  | 6.581  | 447    | 83       |
| 1996                         | 10 <sup>º</sup> ECU  | 6.911  | 481    | 89       |
| 1997                         | 10 <sup>º</sup> ECU  | 7.280  | 495    | 94       |
| 1998                         | 10 <sup>º</sup> ECU  | 7.621  | 524    | 100      |
| 1999                         | 10 <sup>º</sup> EURO | 8.004  | 563    | 107      |
| <b>PIB per capita en PPC</b> |                      |        |        |          |
| 1995                         | UE15=100             | 100    | 78     | 71       |
| 1996                         | UE15=100             | 100    | 79     | 71       |
| 1997                         | UE15=100             | 100    | 80     | 75       |
| 1998                         | UE15=100             | 100    | 79     | 73       |
| 1999                         | UE15=100             | 100    | 80     | 74       |

PPC: Paridad del poder de compra

Fuente Portugal/España: EUROSAT

En cuanto a las tasas de crecimiento del PIB (gráfico 1) se comprueba que Portugal ha presentado crecimientos superiores a los de la UE15 hasta el año 1997. En 1996, Portugal, España y la UE15 disminuyeron su ritmo de crecimiento económico, recuperándose en 1997. A partir de dicho año, España presenta tasas de crecimiento más elevadas que Portugal y el resto de la UE15.

GRÁFICO 1 TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PIB

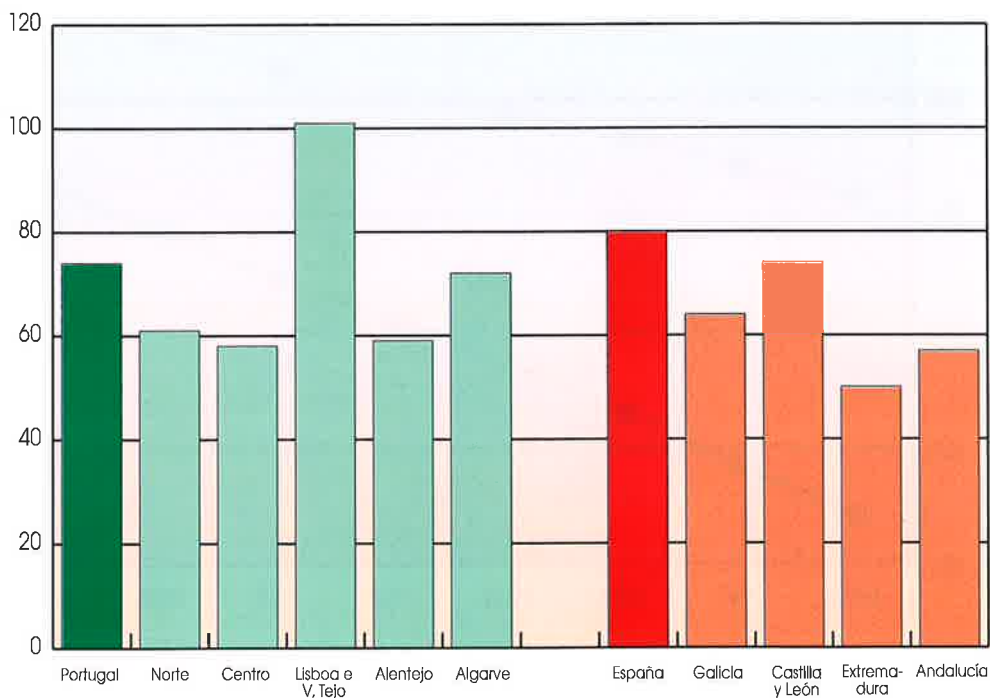


Fuente Portugal y España: EUROSTAT

Como se puede observar en el gráfico 2 sólo la región de Lisboa y Valle del Tajo se encontraba en 1988 por encima de la media de UE15 (considerada igual a 100) y encima de la media nacional portuguesa (media nacional igual a 74).

Las regiones españolas vecinas de Portugal se encontraban por debajo de la media nacional española (igual a 80) y de la UE15.

GRÁFICO 2 PIB DE LAS REGIONES DE ESPAÑA Y PORTUGAL (1999)



Fuente Portugal y España: EUROSTAT

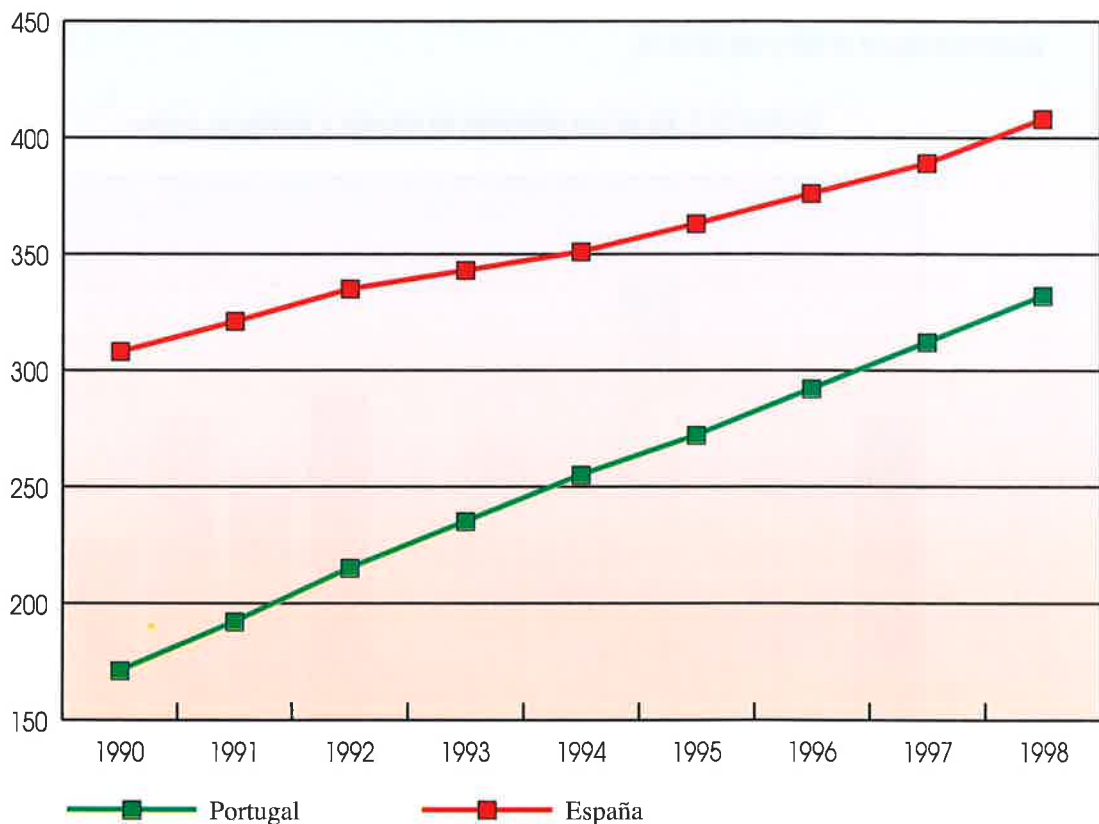
### 4.3. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

El valor del índice de motorización (IM) depende, por un lado del concepto de vehículo considerado y, por otro, de la forma de contabilizar los vehículos, lo que no siempre resulta evidente. Existen dificultades en conocer de forma exacta el parque de automóviles porque no existe, en términos cuantitativos, control inmediato de los vehículos que dejan de circular.

En el caso portugués, de entre las varias hipótesis posibles, se ha optado por considerar únicamente los vehículos ligeros de pasajeros, excluyendo del análisis los vehículos mixtos, y utilizando para ello las estimaciones de la Asociación de Comercio Automóvil de Portugal (ACAP).

Observando el gráfico 3, se constata que este índice ha presentado en Portugal un crecimiento significativo a lo largo del período considerado, pasando de 156 vehículos por mil habitantes en 1989, a 353 vehículos por mil habitantes en 1999, lo que corresponde a un vehículo por cada 3 personas. En España, donde el índice de motorización es más elevado que en Portugal, se alcanzaron los 408 vehículos por mil habitantes en 1998, lo que corresponde a un vehículo por cada 2,5 personas.

GRÁFICO 3 ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN



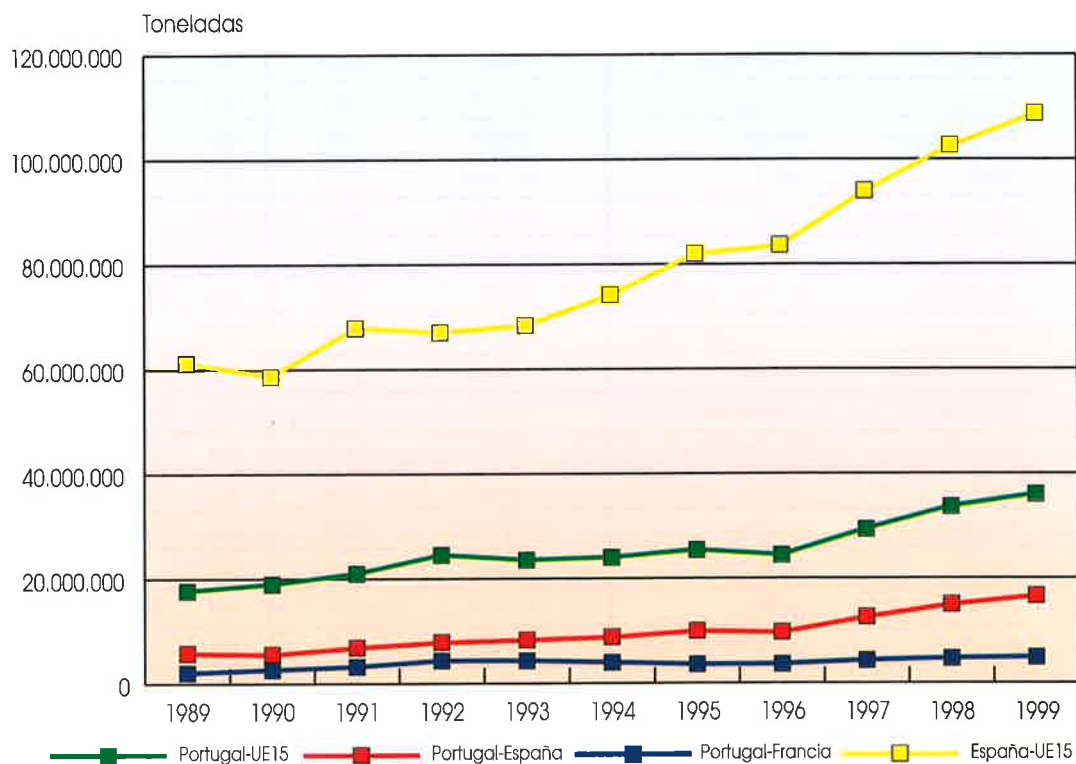
Fuente Portugal y España: EUROSTAT



#### 4.4. COMERCIO INTERNACIONAL

Durante el período en análisis los intercambios entre Portugal y el resto de los países de la UE15 en términos variables de toneladas de mercancías, se duplicaron (pasando de 18 millones a 36 millones de toneladas). Como se puede ver en el gráfico 4, este aumento fue particularmente sensible a partir de 1996, siendo el valor de 1999 cerca de un 50% superior al de 1996. Se ha de recalcar que, aunque haya habido este aumento, el comercio entre Portugal y la UE 15, así como entre Portugal y Francia sufrió algunas oscilaciones entre 1989 y 1999, verificándose que de 1992 a 1996 se registró una quiebra. No obstante, se produjo (a lo largo de los diez años en análisis) un enorme crecimiento de los intercambios entre Portugal y España, que casi lo triplicó, situación que más adelante analizaremos con más detalle. En el caso de los intercambios comerciales entre España y la UE 15, el volumen en toneladas de mercancías aumentó casi al doble (pasando de 61 millones a 108 millones en el mismo periodo de tiempo).

GRÁFICO 4 EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UE15 (Tm)



Fuente Portugal y España: EUROSTAT

## 5. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES

### 5.1. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS

La comunicación por carretera entre España y Portugal está asegurada por viales de diversos tipos (cuadro 3), perteneciendo algunos a redes nacionales, como las autovías de Marateca-Caia (A-6) y Oporto-Valencia do Minho (A-3), así como otros itinerarios principales (IP), itinerarios complementarios (IC) y carreteras nacionales (EN) por parte portuguesa y carreteras nacionales (N) o autonómicas por parte española, que suman más de 20 puntos de paso de cierta importancia. En la región Centro (nivel NUTS II) existen varios puntos de contacto a través de carreteras regionales. Existen además dos puntos de travesía por carreteras municipales (EM), una al norte y otra en el Alentejo.

**CUADRO 3**  
PRINCIPALES ITINERARIOS EXISTENTES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

| Fronteras             |                       | Carreteras     |        | Responsabilidades |                       | IMD                   |
|-----------------------|-----------------------|----------------|--------|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Portugal              | España                | Port.          | Esp.   | Port.             | Esp.                  | 1999                  |
| Valença Minho**       | Tui. Puente Nuevo*    | IPI            | A55    | REN               | RCE                   | 13.490 <sup>(1)</sup> |
| Valença Minho         | Tui. Puente Viejo     | EN13           | N-551  | REN               | RCE                   | 3.650 <sup>(2)</sup>  |
| Monção                | Salvaterra de Miño    | EN101          | PO403  | REN               | CA Gal. 3º            | ND                    |
| S. Gregório           | Ponte Barxas          | EN301          | OU410  | REN               | CA Gal. 3º            | 788 <sup>(2)</sup>    |
| Lindoso               | Aceredo               | EM304-1 (IC28) | G540   | REM               | CA Gal. 1º            | 1.387 <sup>(2)</sup>  |
| Portela Homem         | Torneiro              | ER308-1        | OU312  | RER               | CA Gal. 3º            | ND                    |
| Sendim                | Baltar                | EN 103/9       | OU304  | REN               | CA Galicia            | ND                    |
| Vila Verde de Raia    | Verín                 | EN2 (IP3)      | N532   | REN               | RCE                   | 3.689 <sup>(1)</sup>  |
| Portelo               | Calabor               | EN103-7 (IP2)  | C622   | REN               | CA Castilla y León 2º | 444 <sup>(2)</sup>    |
| Rio de Onor           | Rio Honor de Castilla | EM308          | ZA921  | REM               | CA Castilla y León 2º | ND                    |
| Quintanilha           | S. Marín de Pedroso   | EN218-1 (IP4)  | N122   | REN               | RCE                   | 992 <sup>(1)</sup>    |
| Miranda Douro         | Moralina              | EN218 (IC5)    | ZA324  | REN               | CA Castilla y León 1º | 906 <sup>(2)</sup>    |
| Barca de Alva         | La Fregeneda          | ER221          | C517   | RER               | CA Castilla y León 1º | 735 <sup>(2)</sup>    |
| Vilar Formoso         | Fuentes de Oñoro      | IP5            | N620   | REN               | RCE                   | 5.025 <sup>(1)</sup>  |
| Penamacor             | Valverde de Fresno    | ER346          | EX 205 | RER               | CA Extremadura 2º     | 650 <sup>(2)</sup>    |
| Termas Monfortinho    | Moraleja              | EN239 (IC31)   | EX108  | REN               | CA Extremadura 1º     | 322 <sup>(2)</sup>    |
| Segura                | Piedras Albas         | ER335          | EX207  | RER               | CA Extremadura 2º     | 86 <sup>(2)</sup>     |
| Montalvão             | Cedillo               | EM359-3        | EX374  | REM               | CA Extremadura 3º     | 218 <sup>(2)</sup>    |
| Marvão                | Huerta de Alcántara   | EN246-1        | N521   | REN               | RCE                   | 811 <sup>(2)</sup>    |
| Caia**                | Badajoz               | IP7            | NV     | REN               | RCE                   | 7.752 <sup>(1)</sup>  |
| Leonardo              | Villanueva del Fresno | EN256          | EX107  | REN               | CA Extremadura 1º     | 563 <sup>(2)</sup>    |
| Barrancos             | Fregenal de la Sierra | EN258          | C-430  | REN               | CA Andalucía 3º       | ND                    |
| Vila Verde de Ficalho | Rosal de la Frontera  | EN260 (IP8)    | N-433  | REN               | RCE                   | 1476 <sup>(2)</sup>   |
| Monte Francisco*      | Ayamonte*             | IP1            | N-431  | REN               | RCE                   | 6.221 <sup>(1)</sup>  |

(1) FUENTE: Instituto de Estradas de Portugal y D.G. de Carreteras de España

(2) Fuente D.G. de Carreteras de España

(\*) Autopista sin peaje

(\*\*) Autopista con peaje

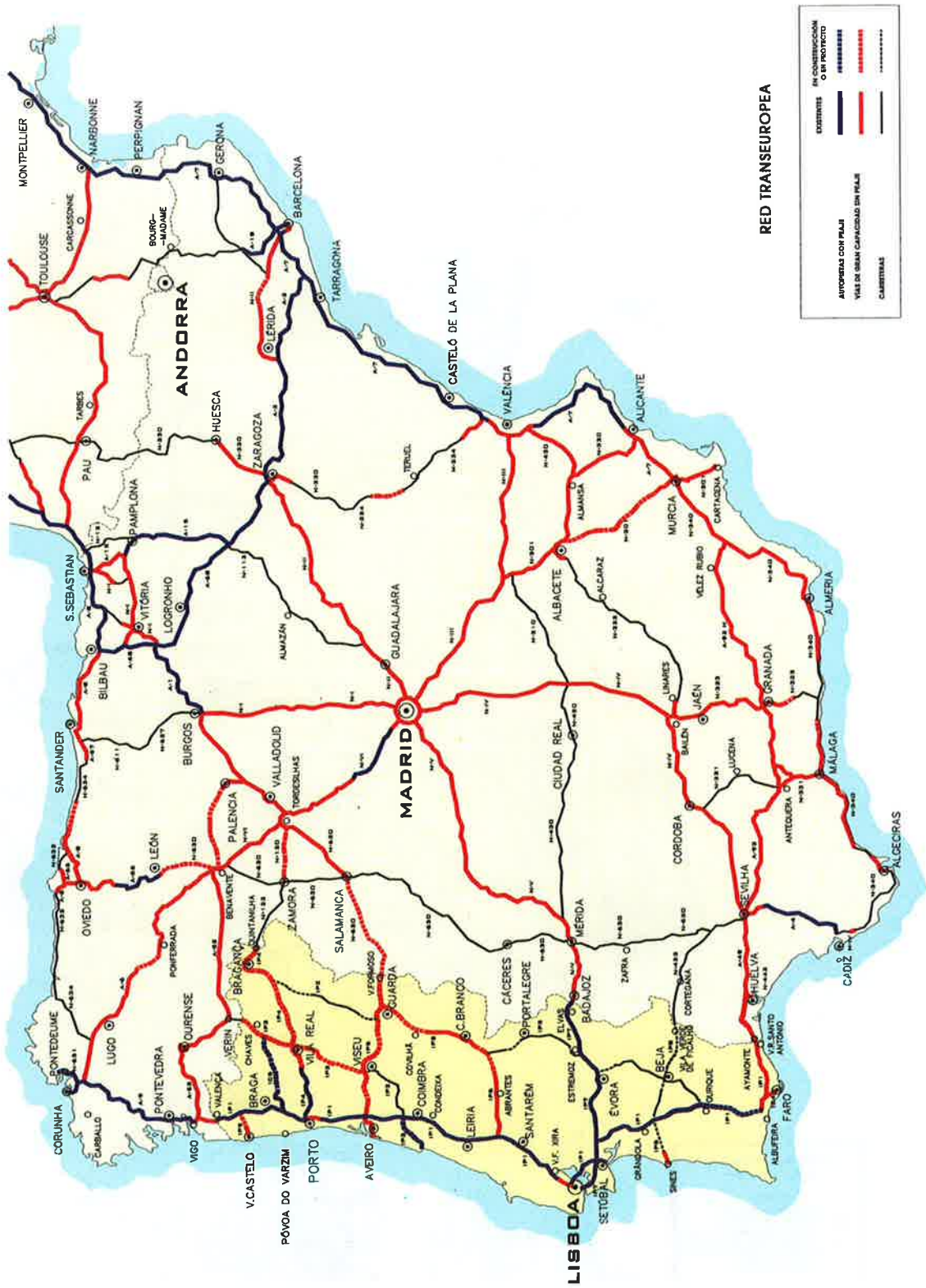
RCE: Red de Canales del Estado en España

CE: Comunidad Autónoma de España con 3 niveles (1º, 2º y 3º orden)

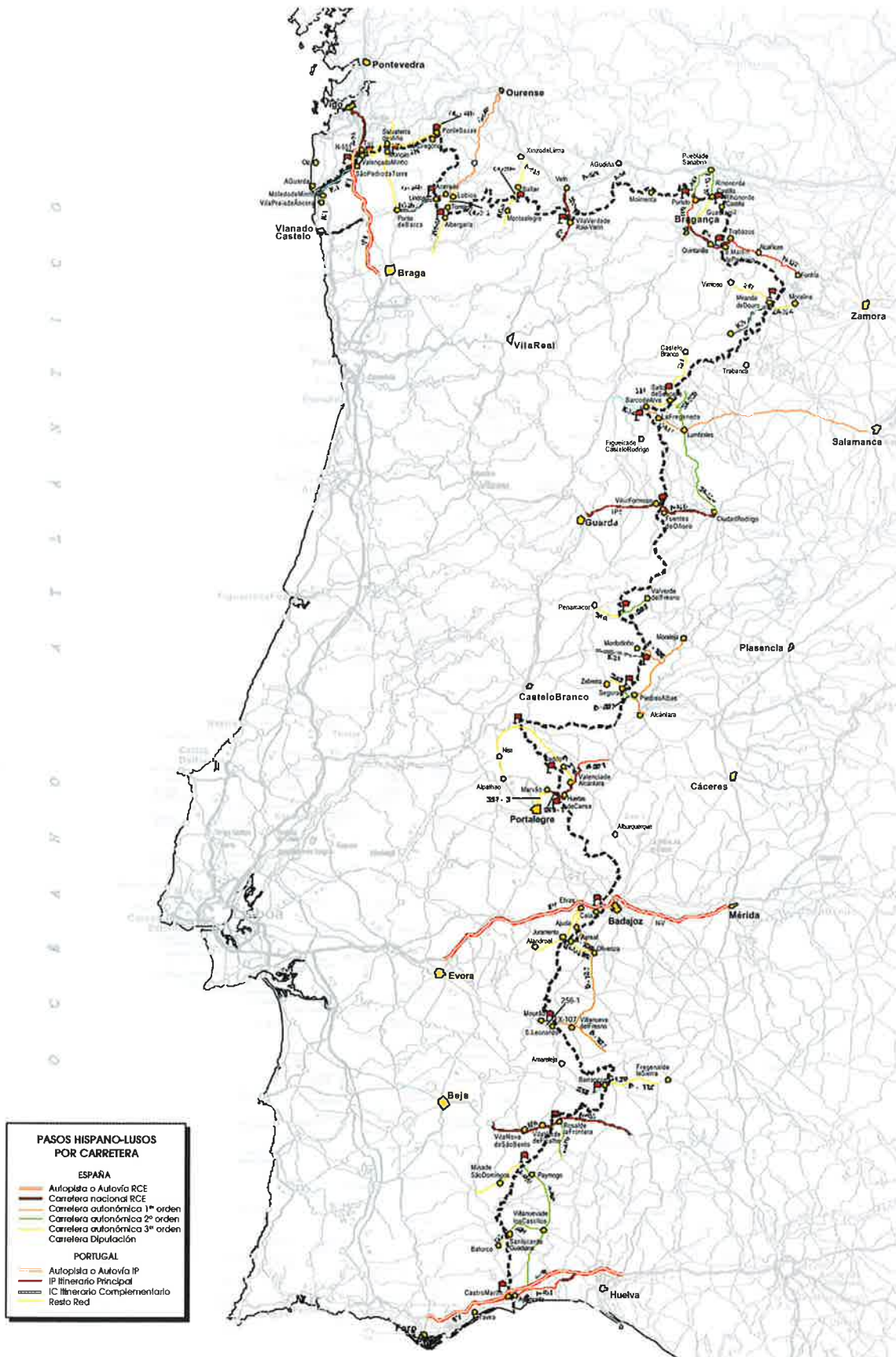
REN/RER/REM: Red Nacional/Regional/Municipal de Portugal

ND: Datos no disponibles

MAPA 1 REDES TRANSEUROPEAS DE CARRETERAS



## MAPA 2 DETALLE DE LOS PASOS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL



Fuente: España, Min. de Fomento

## 5.2. INFRAESTRUCTURAS DE FERROCARRILES

Actualmente existen cuatro puntos de paso por ferrocarril entre Portugal y España, que aseguran la totalidad de los servicios de transporte tanto de pasajeros como de mercancías:

Valença – Tui

Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro

Marvão-Beirã – Valencia de Alcántara

Elvas – Badajoz

Los principales de éstos, sea en término de transporte de viajeros o de mercancías, son Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro y Marvão-Beirã-Valencia de Alcántara.

Los servicios, tanto de transporte de pasajeros como de mercancías, son prestados únicamente en las cuatro líneas ferroviarias citadas anteriormente.

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

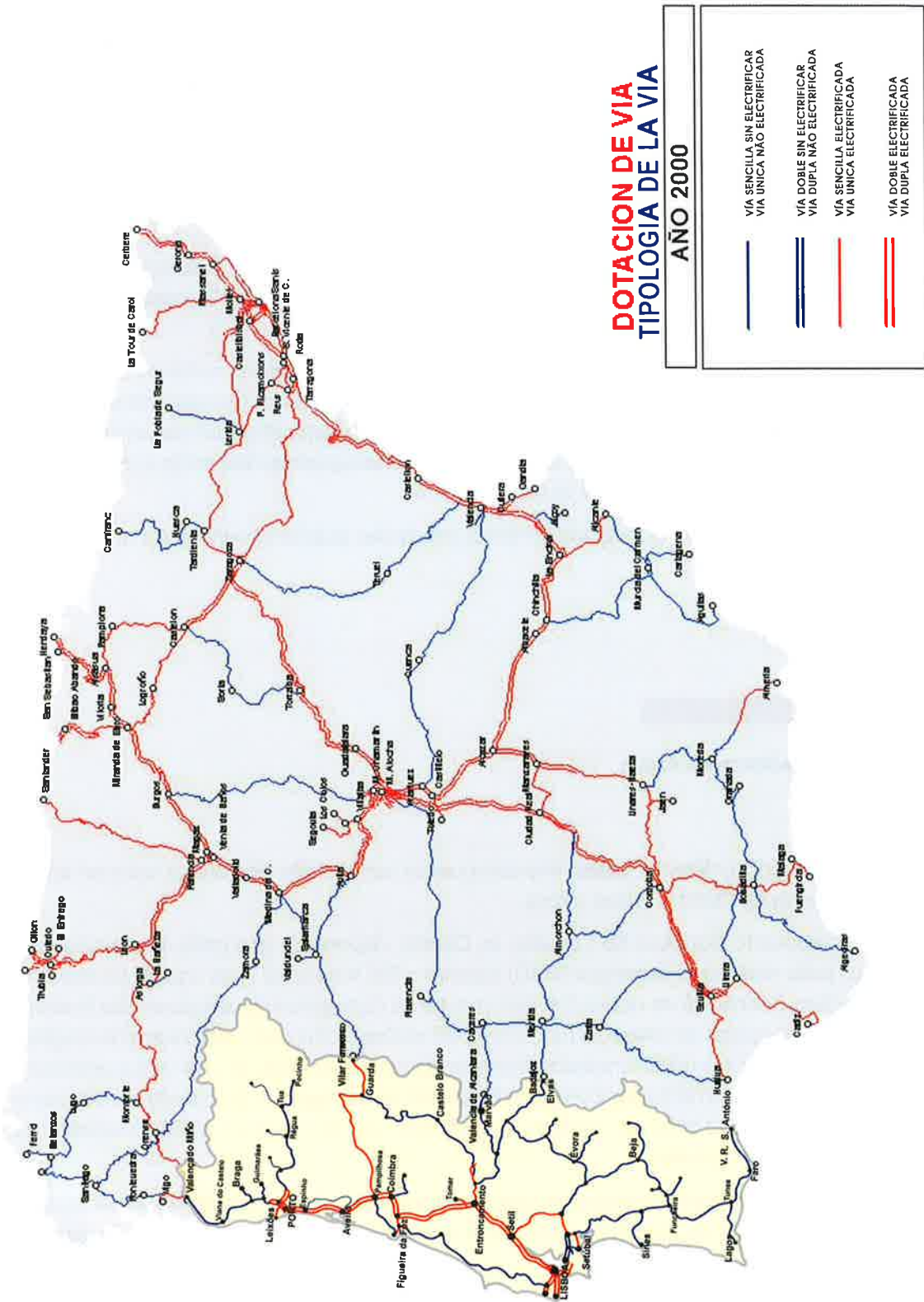
Los anchos de vía de España y Portugal son compatibles, por lo cual los trenes tanto de viajeros como de mercancías no tienen impedimento alguno a este respecto.

La red de infraestructura ferroviaria indicada queda caracterizada en los mapas siguientes, estando jerarquizada en red principal, red complementaria y red secundaria.

PLANO DE REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTES (SECCIÓN FERROCARRIL)



MAPA DE LA RED FERROVIARIA IBÉRICA EN EXPLOTACIÓN



### 5.3. INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS

Al ser España y Portugal dos países periféricos de la Unión Europea, disponen de una extensa costa marítima a lo largo de la cual surgen diversos puertos de Norte a Sur de los dos países. Estos puertos representan diferentes potenciales, siendo importantes sobre todo los que se refieren al transporte internacional de mercancías. Así, existen en el Portugal continental nueve puertos comerciales, disponiendo de cerca de 82 muelles, con una longitud útil de 20.760 m y 171 puestos de atraque.

Siendo la costa oeste de Portugal mucho más extensa que la sur, 8 de los puertos referidos se sitúan en ella, y solamente 2 en la costa sur, disponiendo éstos de 3 muelles con una longitud útil de cerca de 680 metros y 6 puestos de atraque

España continental, por su parte, cuenta con más de 20 puertos marítimos comerciales estatales de tráfico internacional importante, estando situados una decena de ellos en cada fachada marítima (mediterránea y atlántica). Estos puertos disponen de un total de 229 km lineales de muelle con calado superior a 4 m y una superficie destinada a depósito de almacenamiento de más de 15 millones de m<sup>2</sup>.

El mapa 5 presenta la localización de los principales puertos continentales de los dos países.

### 5.4. INFRAESTRUCTURAS AÉREAS

En Portugal continental existen tres aeropuertos comerciales localizados todos en el litoral, en las ciudades de Oporto, Lisboa y Faro.

El aeropuerto Francisco Sá Carneiro, en Oporto, dispone de una pista de aterrizaje permitiendo un peso máximo al despegue (PMD) superior a 350 toneladas y, en una de las orientaciones de la pista, posibilidad de operación instrumental de Categoría II. El aeropuerto de Portela en Lisboa posee dos pistas de aterrizaje (una con 2.445 metros y otra con 3.805 metros de longitud útil) con PMD's superiores a 350 toneladas, permitiendo cada una ellas, en una de sus orientaciones, una operación instrumental de Categoría II y la otra de Categoría III. En cuanto al aeropuerto de Faro dispone de una pista de aterrizaje permitiendo un PMD superior a 350 toneladas, aunque sin precisión Instrumental.

En cuanto a España el aeropuerto que juega el papel más importante como centro distribuidor de tráficos es el de Madrid-Barajas, capaz de realizar operaciones instrumentales en Categoría III.

En el cuadro 4 podemos observar otros elementos que caracterizan las infraestructuras de los principales aeropuertos de los dos países.

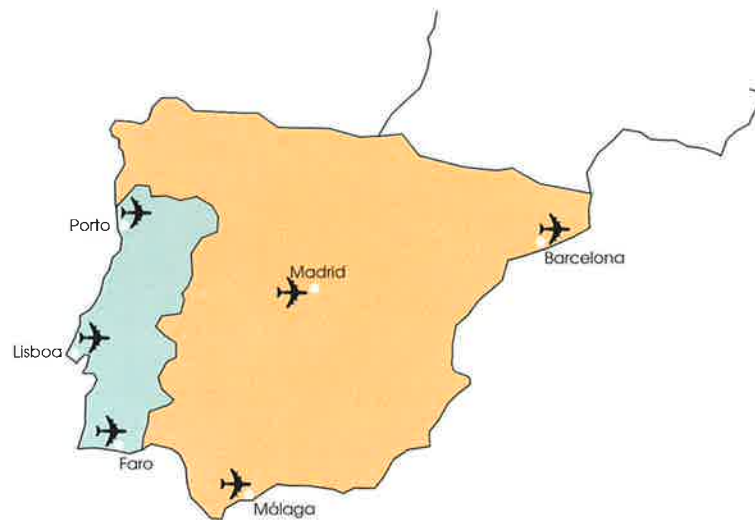
El mapa 6 representa los principales aeropuertos continentales considerados.



**MAPA 5: LOCALIZACIÓN DE LOS PRINCIPALES PUERTOS CONTINENTALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL**



**MAPA 6: LOCALIZACIÓN DE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS CONTINENTALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL**



En el cuadro 4 pueden observarse otros elementos que caracterizan las infraestructuras de los principales aeropuertos de los dos países.

**CUADRO 4**  
**CARACTERÍSTICAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE LOS AEROPUERTOS CONTINENTALES**  
**DE ESPAÑA Y PORTUGAL**

| AEROPUERTO                         | PORTUGAL  |           |        | ESPAÑA    |           |           |
|------------------------------------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|-----------|
|                                    | Oporto    | Lisboa    | Faro   | Madrid    | Barcelona | Málaga    |
| Nº de pistas                       | 1         | 2         | 1      | 3         | 2         | 1         |
| Longitud de la pista principal (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 de la aeronave crítica (ton)  | 394       | 394       | 186    | 394       | 394       | 394       |
| Longitud de rodadura paralela (m)  | 1.650     | 2.400     | -      | 3.650     | 8.600     | 3.200     |
| Nº de terminales de pasajeros      | 1         | 1         | 1      | 3         | 3         | 3         |
| Área de terminal (m <sup>2</sup> ) | 30.000    | 33.130    | 44.800 | 100.000   | 103.125   | 120.000   |
| Nº de mostradores de facturación   | 25        | 96        | 41     | 205       | 113       | 66        |
| Nº de pasarelas telescópicas       | -         | 7         | -      | 40        | 27        | 14        |
| Nº de estacionamiento de aeronaves | 15        | 37        | 22     | 15        | 74        | 38        |
| Capacidad en aeronaves/hora        | 14        | 30        | 18     | 68        | 52        | 36        |
| Capacidad de pasajeros/hora        | 1.200     | 3.200     | 1.600  | 11.516    | 5.027     | 4.700     |
| Terminales de carga                | 1         | 3         | 1      | 2         | 3         | 1         |

Fuente Portugal: Aeropuertos de Portugal (ANA, S.A.)

Fuente España: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y Dirección General de Aviación Civil.

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

### 6.1. OFERTA DE TRANSPORTES POR CARRETERA

No hay disponibilidad de algunos de los elementos que permiten la caracterización de oferta de transportes por carretera de pasajeros en servicios regulares. El cuadro 5 sintetiza la información que ha sido posible recoger, sobre el número de autorizaciones concedidas y válidas por la Dirección General de Transportes Terrestres (DGTT) de Portugal y la Dirección General de Transportes por Carretera de España, para la realización de transportes regulares internacionales de pasajeros, en el año 1999.

Estudiando las informaciones complementarias <sup>(3)</sup> sobre estos servicios, se sabe que más del 50% de los pasajeros son transportados a través de la frontera de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, seguida por la de Vila Verde da Raia. Por orden decreciente de importancia podemos referirnos también a los pasos de Quintanilha, Caia, S. Gregório, Valença y Monte Francisco.

**CUADRO 5**  
**AUTORIZACIONES VÁLIDAS DE SERVICIOS REGULARES INTERNACIONALES**  
**DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PESADOS**

| PAISES                       | NÚMERO DE AUTORIZACIONES |
|------------------------------|--------------------------|
| <b>Total</b>                 | <b>102</b>               |
| Portugal - UE15              | 96                       |
| Portugal - España            | 25                       |
| Portugal - Francia           | 30                       |
| Portugal - Alemania          | 35                       |
| Portugal - Otros países UE15 | 6                        |
| Portugal - Suiza             | 6                        |

Fuente: Portugal y España, DGTT y DG TRANSPORTES POR CARRETERA

Los datos que constan en el cuadro y que se refieren los números de autorizaciones concedidas y válidas, por parte de la DGTT, para la prestación de servicios regulares internacionales de pasajeros pueden no corresponder con el número efectivo de enlaces por carreteras al exterior del país, ya que no ha sido posible comprobar exhaustivamente el número de enlaces en operaciones regulares autorizadas por los demás Estados Miembros de la UE.

(3) Encuesta sobre el Transporte Internacional Regular de Pasajeros por Carretera de Portugal, efectuada por el Instituto Nacional de Estadística.

## 6.2. OFERTA DE TRANSPORTES POR FERROCARRIL

El cuadro 6 muestra el número de servicios semanales directos entre España, Portugal y Francia. Sólo se refiere a relaciones internacionales que efectúan enlaces con origen en Portugal, los enlaces inversos son simétricos.

**CUADRO 6**  
**OFERTA DE SERVICIOS POR FERROCARRIL**

| SERVICIO                      | FRONTERA       | VERANO / INVIERNO |
|-------------------------------|----------------|-------------------|
| Lisboa - París <sup>(4)</sup> | Vilar Formoso  | 7                 |
| Lisboa - Madrid               | Marvão - Beirã | 7                 |
| Porto - Vigo                  | Valença        | 14                |

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

(4) Con cambio en Hendaya

El enlace Lisboa-París está asegurado hasta Hendaya, por un servicio rápido "sud-expreso", utilizando material mixto CP-Renfe. Diariamente parte de Lisboa un tren a las 18 h, terminando el mismo a las 9 h del día siguiente en Hendaya<sup>(5)</sup>. A partir de ese punto es utilizado un tren de SNCF (TGV), que llega a París a las 15 h (verano) y 16,20 h (invierno) En sentido inverso (verano e invierno), el TGV sale de París a las 15,55 h, llega a Irún a las 21,27 h para acabar en Lisboa a las 10,45 h.

En cuanto al enlace Lisboa-Madrid está asegurado por un servicio "Talgo Lusitania" (tren hotel), utilizándose material de RENFE. Diariamente parte de Lisboa un tren, con vuelta a las 22 h, finalizando el mismo a las 8 h 25 m del día siguiente en Madrid. En dirección a Portugal, sale de Madrid a las 22,45 h para llegar a Lisboa a las 8,15 h del día siguiente.

El tren-Hotel Lusitania es gestionado conjuntamente por CP y RENFE, según un acuerdo comercial específico que prevé el reparto de costes e ingresos en una proporción fijada en el 36% para CP y 64% para RENFE.

En lo que se refiere al enlace Oporto-Vigo, asegurado con material CP, son efectuados dos viajes diarios en cada sentido. Salidas de Oporto a las 7,40 h (llegada a Vigo a las 12,06 h) y a las 19,09 h (llegada a Vigo a las 23,14 h). Salidas de Vigo a las 8,25 h (llegada a Oporto a las 10,50 h) y a las 14,00 h (llegada a Oporto a las 16,09 h). Estos trenes son gestionados por la RENFE y CP, de acuerdo a las normas convencionales UIC, a excepción del cambio de material.

Además de los servicios referidos anteriormente existen los siguientes enlaces regionales diarios entre Abrantes y Badajoz:

| ABRANTES | ELVAS | BADAJOZ |
|----------|-------|---------|
| 10,02    | 12,29 | 12,48   |
| 17,17    | 14,43 | 14,25   |

En términos de transporte de mercancías existen dos trenes con servicio regular semanal que efectúan transporte de contenedores para España. Uno de ellos sale de la estación de Alcántara (Lisboa) con destino a Vigo, pasando por Valença, tres veces por semana y con el mismo recorrido de vuelta. El otro sale de Bobadela (Lisboa) con destino a Irún, pasando por Fuente de Oñoro, únicamente una vez por semana y regresando por el mismo camino.

(5) En España el reloj está adelantado en 1 hora con respecto a Portugal.

### 6.3. OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

En el cuadro 7 se puede observar el número de destinos europeos de vuelos con origen en los aeropuertos continentales de Portugal y España.

Los aeropuertos de Portugal ofrecen más plazas durante la época alta (verano) siendo en su mayoría para los países de la UE 15, destacando particularmente España. Para ese destino se mantiene la misma oferta de asientos en verano e invierno.

Los aeropuertos de España tienen una oferta de asientos para destinos europeos que sobrepasa los ofrecidos por Portugal en tres veces más (en invierno) y 5 veces más (en verano). También en España hay diferencia entre las plazas ofrecidas entre estaciones del año y varía de época alta a época baja, siendo esa variación más significativa que en el caso de Portugal. Se entiende que los asientos ofertados en aeropuertos de España con destino a Portugal, presentan una gran variación de invierno a verano, siendo ésta última la estación con más oferta.

**CUADRO 7**  
**NÚMERO DE DESTINOS EUROPEOS DE LOS AEROPUERTOS PORTUGUESES CON SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR DE TRANSPORTE AÉREO (INVIERNO 2000/01 Y VERANO 2001)**

| DESTINOS I          | PORTUGAL           |                    | ESPAÑA             |                    |
|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                     | Invierno 2000/2001 | Verano 2001        | Invierno 2000/2001 | Verano 2000        |
|                     | Asientos ofrecidos | Asientos ofrecidos | Asientos ofrecidos | Asientos ofrecidos |
| Portugal            |                    |                    | 994,180            | 1.451,316          |
| España              | 1.335,673          | 1.495,512          |                    |                    |
| Total UE15          | 8.791,709          | 12.064,967         | 26.164,941         | 55.613,113         |
| Otros Países Europa | 533,507            | 713,747            | 1.959,422          | 3.779,188          |
| Total Europa        | 9.325,216          | 12.778,714         | 27.856,689         | 61.392,301         |

Fuente: Portugal ANA Fuente España: DGAC España

#### OFERTA AÉREA DE ESPAÑA CON EUROPA (SERVICIOS REGULARES)

| PAÍS         | VERANO 2000        |              | INVIERNO 2000/2001 |              |
|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
|              | Frecuencia semanal | Total plazas | Frecuencia semanal | Total plazas |
| Portugal     | 227                | 1.390.584    | 213                | 982.616      |
| Total UE15   | 3.390              | 31.439.684   | 2.964              | 19.935.871   |
| Resto Europa | 269                | 2.131.486    | 312                | 1.418.974    |
| Total Europa | 3.659              | 35.571.170   | 3.276              | 21.354.745   |

Fuente: Dirección Gral. de Aviación Civil

#### OFERTA AÉREA DE ESPAÑA CON EUROPA (SERVICIOS "CHARTER")

| PAÍS         | TOTAL PLAZAS OFERTADAS VERANO 2000 | TOTAL PLAZAS OFERTADAS INVIERNO 2000/01 |
|--------------|------------------------------------|---|
| Portugal     | 60.732                             | 11.564                                  |
| Total UE15   | 24.173.429                         | 6.229.070                               |
| Resto Europa | 1.647.702                          | 540.448                                 |
| Total Europa | 25.821.131                         | 6.501.944                               |

Fuente: Dirección Gral. de Aviación Civil

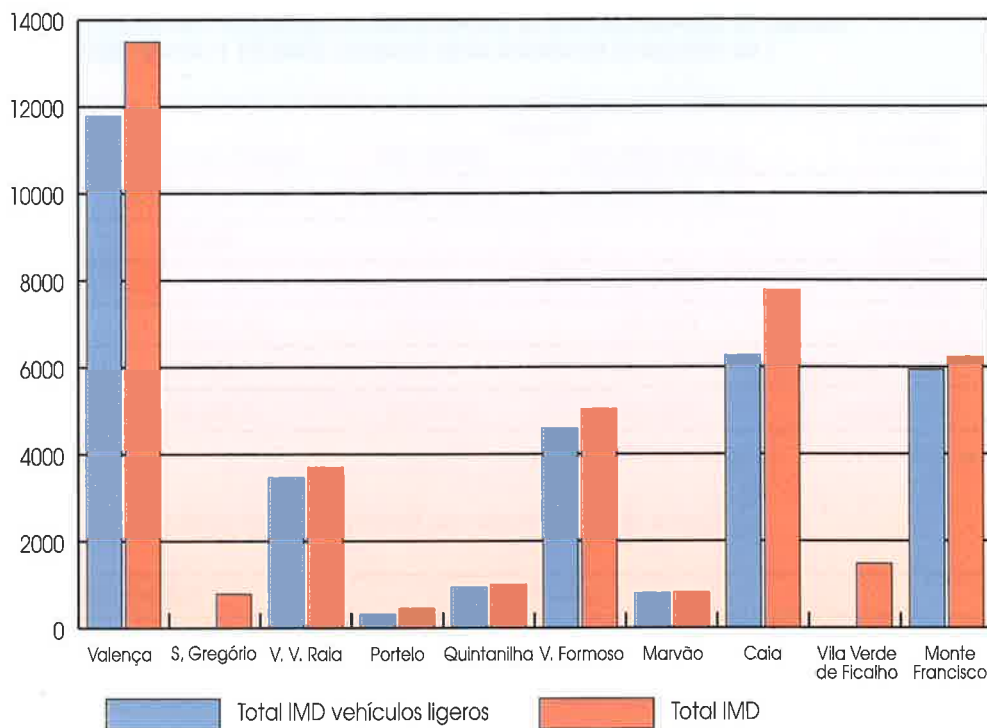
## 7. FLUJOS DE PASAJEROS



### 7.1. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

Para un exacto conocimiento de los flujos entre los dos países se analizarán esencialmente las informaciones resultantes del indicador "intensidad media diaria" (IMD) de los vehículos ligeros y pesados de pasajeros obtenido a través de estaciones de aforo colocadas en diversos puntos de la frontera, completados con las encuestas realizadas por la Dirección General de Turismo - DGT y por el INE de Portugal, con vista al conocimiento de los movimientos turísticos de ámbito internacional.

GRÁFICO 5 IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS EN LAS FRONTERAS (1999)



Fuente Portugal y España: EUROSTAT

En 1999 en la frontera terrestre de España y Portugal fue atravesada por una media diaria de más de 36.800 vehículos ligeros y pesados de pasajeros (36.431 ligeros y 437 pesados de pasajeros) en los dos sentidos. En el Norte destaca Valença/Tui, que registró en el año citado, una IMD de 11.771 vehículos, seguido de Caia/Badajoz, con 6.279 vehículos y Monte Francisco/Ayamonte, con 5.959 vehículos.

Se puede comprobar que la intensidad media diaria anual de cada paso de frontera es, en su mayoría, tráfico de vehículo ligeros, representando éste cerca del 84% del total.

En el caso de los pasos entre S. Gregório/Ponte Barxas, y Vila Verde de Ficalho/Rosal de la Frontera, no fue posible fijar con exactitud la IMD de vehículos ligeros, por lo que está solamente representada la IMD total.

**CUADRO 8**  
**Nº PERSONAS QUE ENTRARON EN PORTUGAL POR CARRETERA (1999)**

| FRONTERA         | VISITANTES NO RESIDENTES |                  |                   |
|------------------|--------------------------|------------------|-------------------|
|                  | TOTAL                    | TURISTAS         | EXCURSIONISTAS    |
| <b>Total</b>     | <b>21.669.323</b>        | <b>6.803.157</b> | <b>14.866.166</b> |
| Caia             | 3.305.730                | 640.833          | 2.664.897         |
| Monte Francisco  | 2.959.892                | 422.993          | 2.536.899         |
| Quintanilha      | 468.723                  | 358.728          | 109.995           |
| Valença          | 7.620.666                | 1.337.206        | 6.283.460         |
| Vilar Formoso    | 3.469.564                | 1.100.896        | 2.368.668         |
| Vila Verde Raia  | 1.004.831                | 769.027          | 235.804           |
| Otras carreteras | 2.839.917                | 2.173.474        | 666.443           |

Fuente: Portugal, DGT

En el año 1999 entraron en Portugal, por carretera, cerca de 21 millones de personas (no residentes), según estimaciones de la Dirección General de Turismo portuguesa. Los excursionistas representaron un 69% del total de visitantes no residentes.

El paso más transitado fue Valença/Tui (35% del total), seguido de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro y Caia/Badajoz.

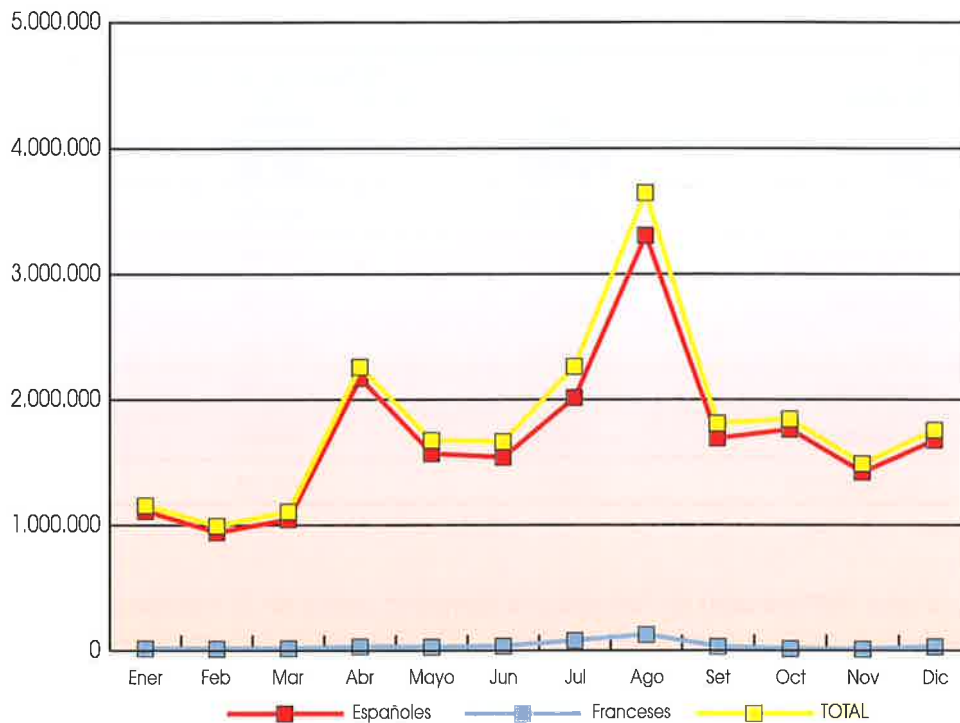
En lo que se refiere a las entradas en España, los datos suministrados por el Instituto de Estudios Turísticos (INTUR) apuntan a un número próximo a los 8 millones de visitantes residentes en Portugal (de los que 6,8 millones serían excursionistas).

En el gráfico 6 se puede observar que la entrada de no residentes en Portugal presentó en 1999 una punta en el mes de agosto, evidenciándose también el mes de abril coincidiendo con la celebración de la Pascua que habitualmente atrae muchos visitantes al país vecino.

Se resalta la enorme importancia de los visitantes de nacionalidad española a Portugal, que en 1999, representaron un 93,5% del total de visitantes no residentes.

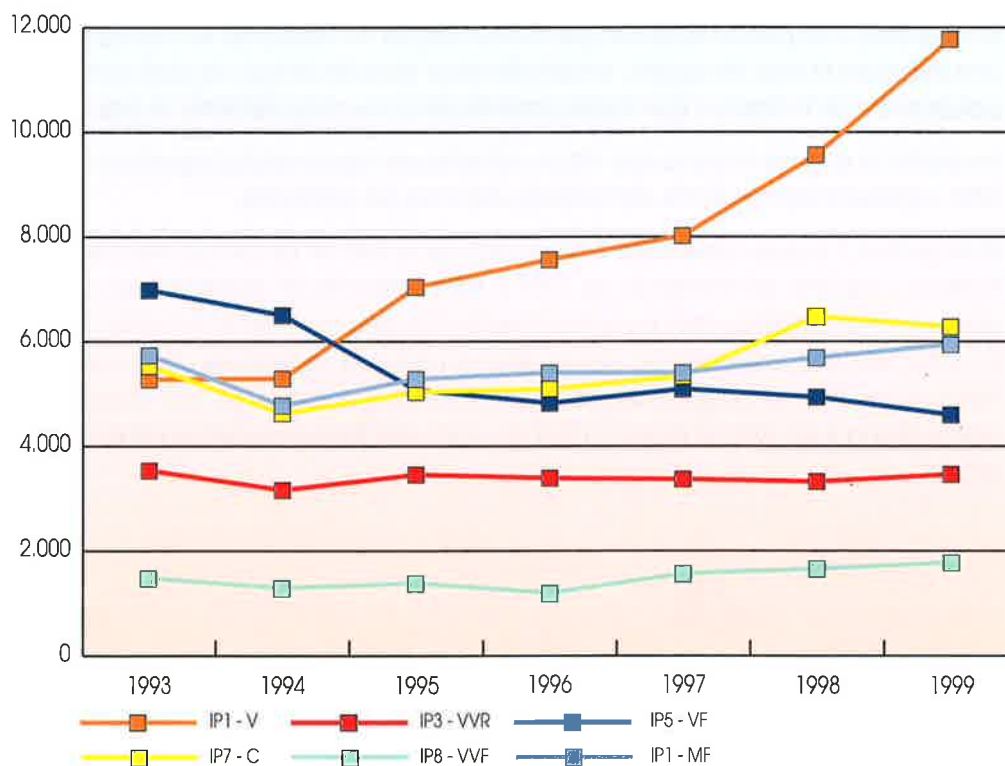
En el gráfico 7 puede observarse la evolución de la IMD en las principales carreteras entre Portugal y España, en el periodo de 1993 a 1999, mereciendo destacar especialmente el aumento mantenido de IMD en la IP1-Valença/Tui, que pasó de 5.274 vehículos por día en 1993 a 11.771, en 1999, coincidiendo con la apertura total de los enlaces de la autovía España-Portugal (en 1993 se inauguró el puente de Valença y accesos, en 1997 el enlace de Ponte de Lima a Braga y en 1998 se realizó la inauguración del tramo que enlaza Valença con Ponte de Lima).

GRÁFICO 6 ESTACIONALIDAD DE LOS FLUJOS DE ENTRADA DE PASAJEROS POR CARRETERA EN PORTUGAL (1999)



Fuente Portugal y España: Institutos de Turismo

GRÁFICO 7 EVOLUCIÓN DE LA IMD DE LOS VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS



Fuente Portugal y España: IEP y DG de Carreteras



## 7.2. TRANSPORTE DE PASAJEROS POR FERROCARRIL

El cuadro 9 muestra el número de pasajeros entrados y salidos de Portugal, desde o hacia España, por ferrocarril, en el año 1999, en trenes de servicio internacional.

**CUADRO 9**  
**PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO ESPAÑA ENTRADOS Y SALIDOS DE PORTUGAL**  
**POR FERROCARRIL (TRENES INTERNACIONALES 1999)**

|              | TOTAL          | MARVÃO-BEIRÃ  | VILAR FORMOSO  | VALENÇA       |
|--------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| <b>Total</b> | <b>327.874</b> | <b>88.592</b> | <b>160.118</b> | <b>79.164</b> |
| Entradas     | 170.300        | 44.210        | 80.433         | 45.657        |
| Salidas      | 157.574        | 44.382        | 79.685         | 33.507        |

Fuente: CP

Es de resaltar que los valores del tráfico Vilar Formoso /Fuentes de Oñoro(Sud Expreso) incluyen cerca de un 15% de viajeros con origen/destino en España. Por consiguiente, el 85% del tráfico es de tránsito por el territorio español.

## 7.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

En cuanto a los transportes aéreos, el cuadro 13 sintetiza, para el año 1999, el movimiento de pasajeros en los aeropuertos de España y Portugal por países europeos de origen/destino.

En relación con Portugal destacan los tráficos con el Reino Unido (29% de los transportes para los países de Europa) y Alemania (16%), seguidos de Francia (15%) y España (11%).

En los que respecta con España destaca el Reino Unido (que corresponde al 35% del transporte para los países de Europa) Alemania (28%), seguido de otros países de la UE15 (9%), representando Portugal 2% del transporte para Europa.

Se observa, también que, de los pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de España y Portugal, los que tiene origen/destino en los países UE15 corresponden a cerca del 96% y 93% respectivamente, de los pasajeros con origen/destino en Europa y al 86% y 82% (respectivamente) de los orígenes/destinos totales.

**CUADRO 10**  
**PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS DESDE ESPAÑA Y PORTUGAL POR VÍA AÉREA,**  
**POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN/DESTINO (1999) - REGULAR Y NO REGULAR**

| PAÍSES DE ORIGEN/DESTINO | PORTUGAL          |                  |                  | ESPAÑA            |                   |                   |
|--------------------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                          | Total             | Embarcados       | Desembarcados    | Total             | Embarcados        | Desembarcados     |
| <b>Total</b>             | <b>10.893.758</b> | <b>5.451.072</b> | <b>5.442.686</b> | <b>68.627.847</b> | <b>34.224.500</b> | <b>34.403.347</b> |
| UE15                     | 10.115.596        | 5.064.245        | 5.051.351        | 65.580.643        | 32.879.025        | 32.701.618        |
| Alemania                 | 1.792.514         | 902.834          | 889.680          | 19.159.204        | 9.620.335         | 9.538.869         |
| Bélgica                  | 457.443           | 240.751          | 234.692          | 3.250.659         | 1.637.765         | 1.612.894         |
| España                   | 1.248.594         | 615.864          | 632.730          |                   |                   |                   |
| Francia                  | 1.559.624         | 771.991          | 787.633          | 4.655.604         | 2.325.869         | 2.329.735         |
| Holanda                  | 776.545           | 391.388          | 385.157          | 3.329.118         | 1.665.412         | 1.663.706         |
| Italia                   | 499.081           | 246.855          | 252.226          | 3.716.680         | 1.854.666         | 1.862.014         |
| Portugal                 |                   |                  |                  | 1.273.744         | 639.215           | 634.529           |
| Reino Unido              | 3.129.391         | 1.573.407        | 1.555.984        | 23.840.408        | 11.944.932        | 11.895.476        |
| Otros Países UE-15       | 634.404           | 321.155          | 313.249          | 6.355.226         | 3.190.831         | 3.164.395         |
| Otros Países Europeos    | 778.162           | 386.827          | 391.335          | 3.047.204         | 1.345.475         | 1.701.729         |

Fuente Portugal: EUROSTAT

Fuente España: EUROSTAT y DGAC

El cuadro 11 presenta, para los tres principales aeropuertos continentales de los dos países, los pasajeros embarcados y desembarcados con origen/destino en España, Portugal y Francia.

La mayoría de los pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa y Oporto para/de España, tienen por destino/procedencia los aeropuertos de Madrid/Barajas y Barcelona (63% y 65% del total de España, respectivamente). En lo que se refiere a Francia existe además una mayor concentración de tráfico, una vez que el 87% y 93% de los pasajeros embarcados y desembarcados en Lisboa y en Oporto respectivamente, para/de Francia, están relacionados con los vuelos operados en los aeropuertos Charles De Gaulle y Orly de París.

En cuanto al aeropuerto de Faro es válido el mismo análisis para el tráfico con Francia, mas no con España, surgiendo como principal aeropuerto de origen/destino Palma de Mallorca. El aeropuerto de Faro tiene características muy diferentes de los otros dos aeropuertos portugueses, siendo particularmente utilizado para el tráfico no regular. Así, en el año 1999 el 79% de los pasajeros embarcados, desembarcados y en tránsito en el aeropuerto de Faro en tráfico internacional, corresponderán a tráfico no regular. Este porcentaje asume los valores de 7% y 17% respectivamente en los aeropuertos de Lisboa y Oporto.

En cuanto a los aeropuertos de España, la mayoría de los pasajeros embarcados y desembarcados del aeropuerto Madrid/Barajas y Barcelona con destino a Portugal tienen por destino/procedencia el aeropuerto de Lisboa (74% y 79% del, total de Portugal, respectivamente). En lo que se refiere a los pasajeros embarcados y desembarcados en el aeropuerto de Málaga, se entiende que son pocos los que viajan a Portugal, no estando ninguno de los aeropuertos portugueses entre los 40 primeros de destino u origen del aeropuerto de Málaga.

En el tráfico con destino/procedencia en Francia, se observa que los aeropuertos de Madrid/Barajas y de Barcelona intercambian pasajeros esencialmente con el aeropuerto parisino Charles De Gaulle, siguiendo el de Orly de la misma ciudad. En el caso del aeropuerto de Málaga que la correspondencia es inversa, o sea, existe mayor número de pasajeros transportados desde/hacia el aeropuerto de Orly.

**CUADRO 11**  
**PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, OPORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA CON ORIGEN/DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA (1999) REGULAR Y NO REGULAR**

| PORTUGAL                              |                  |                |                |
|---------------------------------------|------------------|----------------|----------------|
| PAÍSES/AEROPUERTOS DE ORIGEN/DESTINO  | TOTAL            | EMBARCADOS     | DESEMBARCADOS  |
| <b>Aeropuerto de Lisboa</b>           |                  |                |                |
| <b>España</b>                         | 908.936          | 451.694        | 457.242        |
| Madrid Barajas                        | 547.461          | 274.627        | 272.834        |
| Barcelona                             | 225.332          | 109.440        | 115.892        |
| <b>Francia</b>                        | <b>948.973</b>   | <b>476.330</b> | <b>472.643</b> |
| París C de Gaulle                     | 426.483          | 213.643        | 212.840        |
| París Orly                            | 401.234          | 199.694        | 201.540        |
| <b>Aeropuerto de F. Sá Carneiro</b>   |                  |                |                |
| <b>España</b>                         | <b>307.957</b>   | <b>149.883</b> | <b>158.074</b> |
| Madrid Barajas                        | 142.140          | 68.577         | 73.563         |
| Barcelona                             | 58.907           | 28.679         | 30.228         |
| <b>Francia</b>                        | <b>570.925</b>   | <b>275.790</b> | <b>295.135</b> |
| París C. de Gaulle                    | 220.287          | 107.099        | 113.188        |
| París Orly                            | 311.607          | 153.233        | 158.374        |
| <b>Aeropuerto de Faro</b>             |                  |                |                |
| <b>España</b>                         | <b>31.592</b>    | <b>14.287</b>  | <b>17.305</b>  |
| Palma de Mallorca                     | 27.942           | 13.644         | 14.298         |
| <b>Francia</b>                        | <b>38.229</b>    | <b>19.032</b>  | <b>19.197</b>  |
| París C. de Gaulle                    | 16.826           | 7.756          | 9.070          |
| París Orly                            | 12.675           | 7.017          | 5.658          |
| <b>ESPAÑA</b>                         |                  |                |                |
| PAÍSES /AEROPUERTOS DE ORIGEN/DESTINO | TOTAL            | EMBARCADOS     | DESEMBARCADOS  |
| <b>Aeropuerto de Madrid/Barajas</b>   |                  |                |                |
| <b>Portugal</b>                       | 687.997          | 345.940        | 342.057        |
| Lisboa                                | 506.686          | 248.425        | 258.261        |
| Porto                                 | 168.302          | 90.161         | 78.141         |
| <b>Francia</b>                        | <b>1.653.037</b> | <b>832.666</b> | <b>820.371</b> |
| París C de Gaulle                     | 767.071          | 386.537        | 380.534        |
| París Orly                            | 515.116          | 260.986        | 254.906        |
| <b>Aeropuerto de Barcelona</b>        |                  |                |                |
| <b>Portugal</b>                       | <b>274.916</b>   | <b>139.676</b> | <b>135.240</b> |
| Lisboa                                | 217.945          | 111.593        | 106.352        |
| Porto                                 | 50.452           | 22.064         | 28.388         |
| <b>Francia</b>                        | <b>1.066.646</b> | <b>525.667</b> | <b>540.979</b> |
| París C. de Gaulle                    | 517.865          | 255.529        | 262.336        |
| París Orly                            | 353.986          | 172.993        | 180.993        |
| <b>Aeropuerto de Málaga</b>           |                  |                |                |
| <b>Portugal</b>                       | <b>3.191</b>     | <b>771</b>     | <b>2.420</b>   |
| <b>Francia</b>                        | <b>360.182</b>   | <b>181.561</b> | <b>178.621</b> |
| París Orly                            | 146.900          | 74.478         | 72.422         |
| París C. de Gaulle                    | 59.632           | 29.945         | 29.687         |

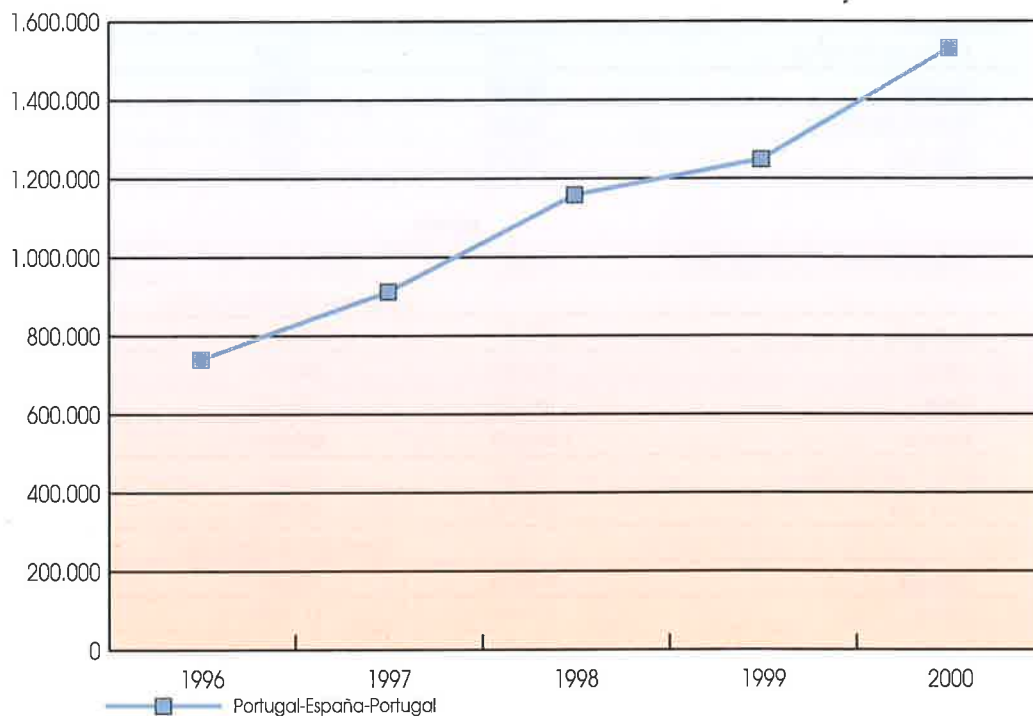
En el cuadro 12 están señalados los pasajeros transportados en los principales enlaces entre los aeropuertos de España y Portugal en el año 1999.

**CUADRO 12**  
**Nº DE PASAJEROS TRANSPORTADOS ENTRE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS**  
**DE ESPAÑA Y PORTUGAL (1999)**

| RECORRIDO EFECTUADO         | Nº DE PASAJEROS |
|-----------------------------|-----------------|
| Lisboa - Madrid - Lisboa    | 547.461         |
| Lisboa - Barcelona - Lisboa | 225.332         |
| Faro - Madrid - Faro        | 1.655           |
| Faro - Barcelona - Faro     | 668             |
| Oporto - Madrid - Oporto    | 142.140         |
| Oporto - Barcelona - Oporto | 58.907          |

De una manera general, el flujo de pasajeros hacia/desde Portugal ha aumentado en los últimos años. En el gráfico 8 se observa este aumento. Entre 1996 y 2000 el total de pasajeros entre los dos países registró un incremento de más del 100%.

**GRÁFICO 8 TOTAL DE PASAJEROS CON DESTINO/PROCEDENTES DE PORTUGAL, POR VÍA AÉREA**



## 8. FLUJOS DE MERCANCÍAS

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

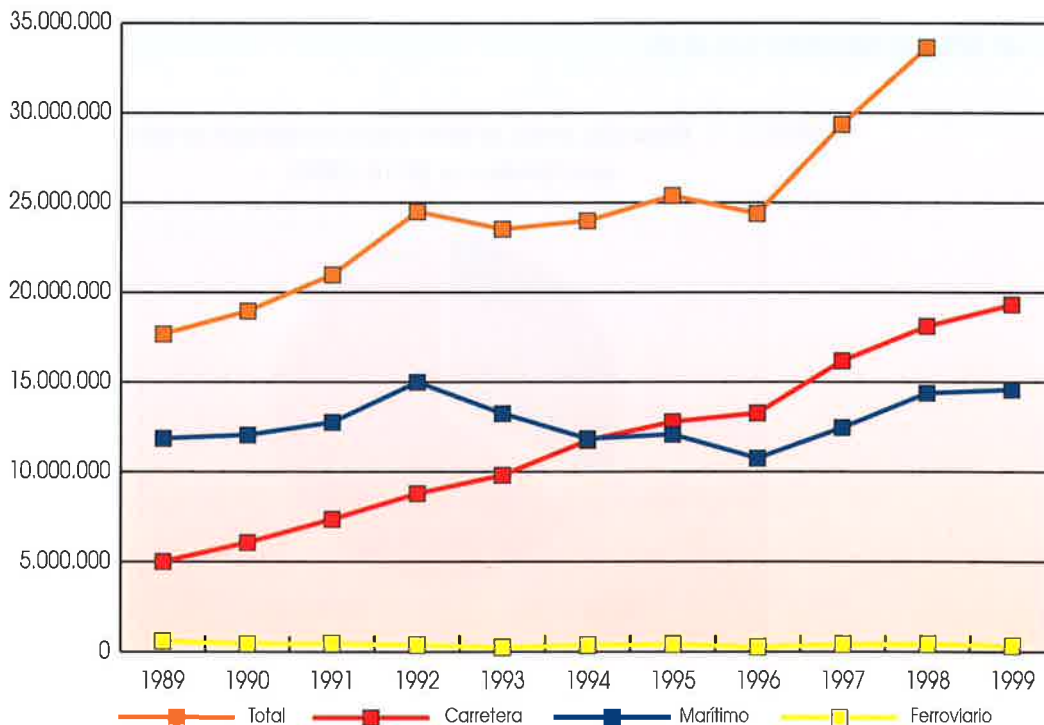
El establecimiento de mercado único en el espacio de los 15 trajo como consecuencia una mayor dificultad en el conocimiento del flujo de mercancías en su interior, como es el caso de los intercambios comerciales entre España y Portugal.

El análisis de los flujos de mercancías se efectúa de acuerdo con dos perspectivas:

- a partir de los datos de comercio internacionales de mercancías, por modos de transporte, garantizando alguna homogeneidad en la información relativa a los diversos modos de transporte, y;
- a partir de las encuestas realizadas por el INE junto a los operadores de diversos modos de transporte, permitiendo caracterizar en detalle cada modo.

Según lo referido anteriormente, los intercambios comerciales de Portugal con la UE15, sufrieron un enorme incremento en la década analizada, pasando de 18 millones de toneladas en 1989, a 36 millones en 1999, aproximadamente (gráfico 9).

GRÁFICO 9 EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL CON LA UE15, POR MODOS DE TRANSPORTE<sup>(10)</sup> (Tm)

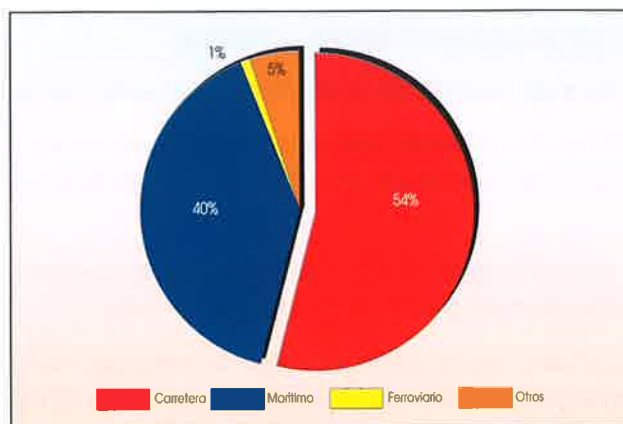


Fuente Portugal y España: EUROSTAT

(10) En este análisis por modos de transporte no se aborda el modo de transporte aéreo porque las cifras en cuestión no tienen representatividad en toneladas en los intercambios comerciales con el exterior, si bien son importantes en valor monetario.

A la par con el incremento de los intercambios comerciales de Portugal con UE15 en los dos sentidos, se produce una alteración de la importancia relativa a los diversos modos de transporte, como el de carretera que aumentó (28% del total en 1989 a 54% en 1999), o el marítimo que descendió de 67% en 1989 al 40% en 1999 como también los ferrocarriles de 3% en 1989 a 1% en 1999 (gráfico 10). De este análisis y teniendo en cuenta que el transporte aéreo asume gran importancia en los intercambios comerciales con el exterior, se puede concluir que el transporte por carretera ha desempeñado un papel de primer orden en el comercio internacional, destacando también esa importancia en los enlaces viarios entre España y Portugal.

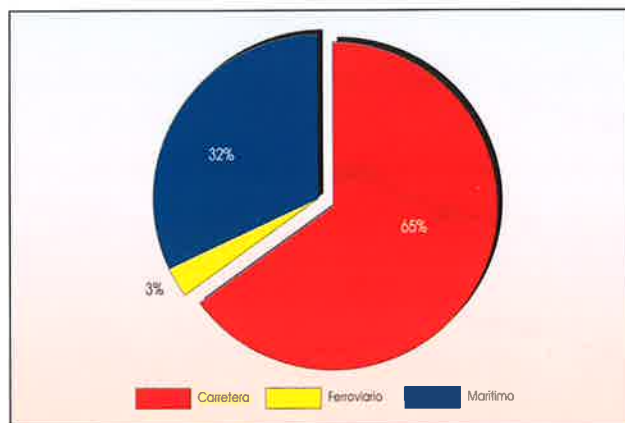
**GRÁFICO 10 ESTRUCTURA MODAL EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y LA UE15 (1999)**



Fuente Portugal y España: EUROSTAT

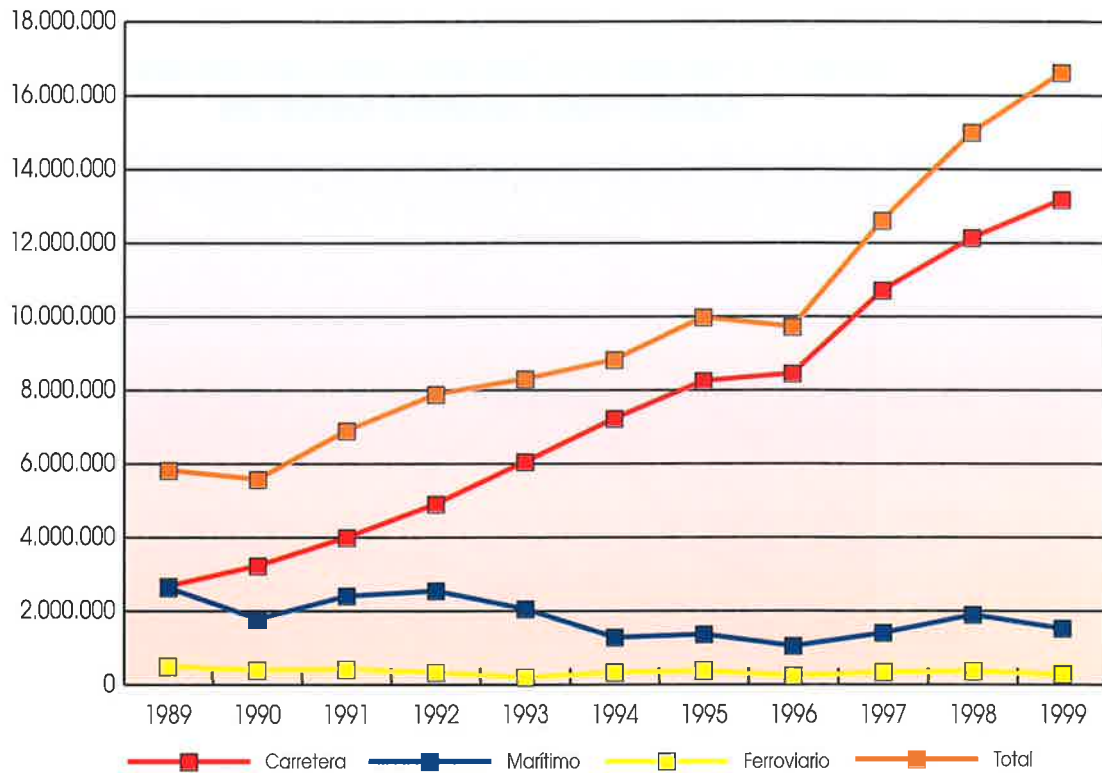
También en el caso de los intercambios comerciales de España con la UE15 (gráfico 11), el transporte por carretera tiene un papel importante, toda vez que representa 65% del total de los intercambios comerciales por modo de transporte. Al de carretera le sigue el marítimo con un 32% y el ferroviano con el 3%.

**GRÁFICO 11 ESTRUCTURA MODAL DE INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y LA UE 15 (1999)**



El gráfico 12 permite observar el enorme incremento que tiene lugar en los intercambios comerciales entre España y Portugal (que acompañó la tendencia en los intercambios comerciales con la UE15), pasando de cerca de 6 millones de toneladas en 1989 a 17 millones aproximadamente en 1999.

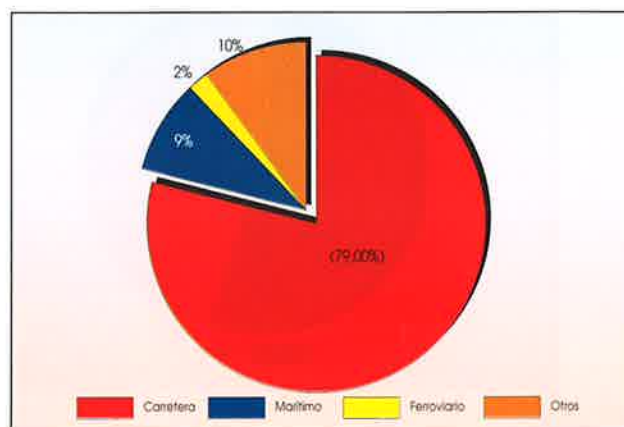
GRÁFICO 12 EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODOS DE TRANSPORTE (TM)



Fuente Portugal y España: EUROSTAT

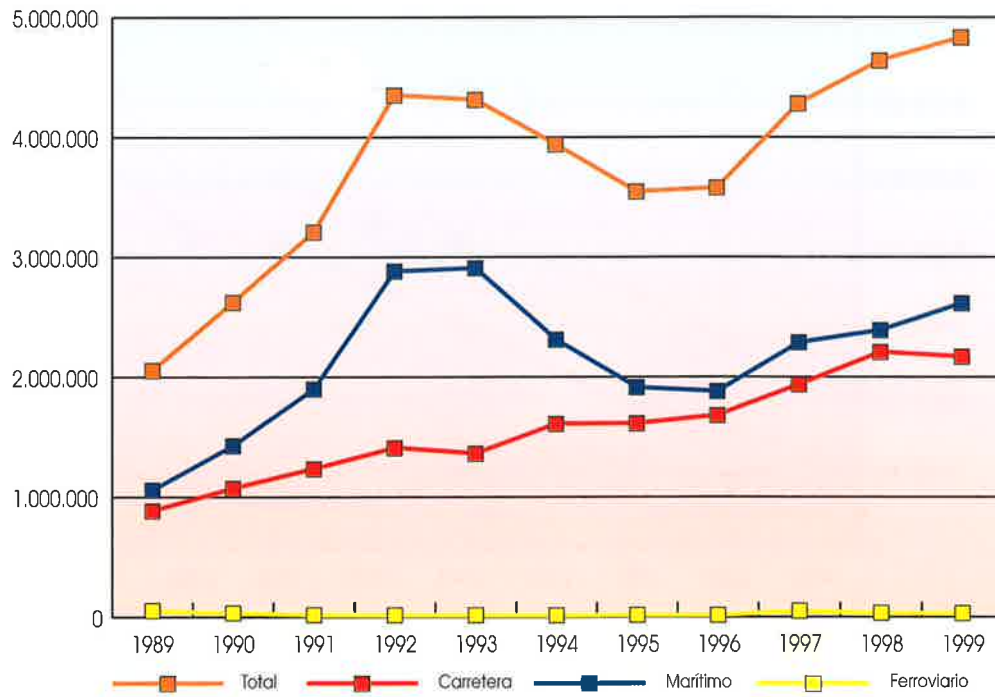
También en este caso el aumento de los intercambios comerciales de transporte por carretera tiene carácter evolutivo, pasando de una cuota de 46% a 79% del total, en 1989 y 1999, respectivamente. Tanto el marítimo (45% del total en 1989 al 9% en 1999), como el ferroviario (de 8% en 1989 al 2% en 1999) perderán significado en el período en análisis, situación a resaltar, ya que para España el modo ferroviario tiene condiciones más favorables desde el punto de vista geográfico y técnico (gráfico 12).

GRÁFICO 13 ESTRUCTURA MODAL DE INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (1999)



Los intercambios comerciales entre Portugal y Francia (gráfico 14) también se duplicaron en la década 1989-1999. (de 2 millones de toneladas a 4,8 millones).

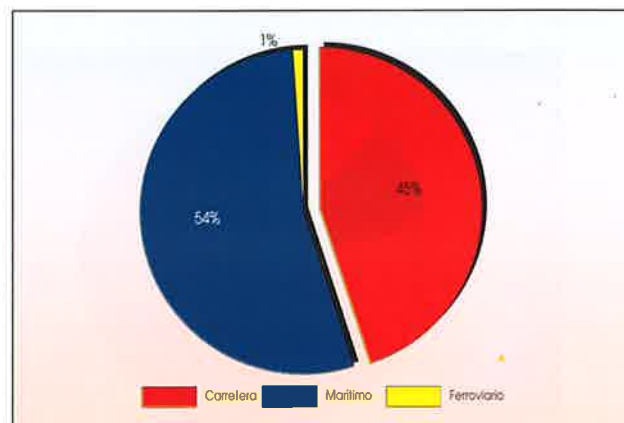
**GRÁFICO 14 EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y FRANCIA, POR MODOS DE TRANSPORTE (TM)**



Fuente Portugal y España: EUROSTAT

Al contrario de lo que sucede con España, el modo de transporte predominante en Portugal fue el marítimo (51% del total en 1989 a 54% en 1999), seguido del transporte por carretera (43% en 1989 a 45% en 1999), como puede observarse en el gráfico 15.

**GRÁFICO 15 ESTRUCTURA MODAL DE INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y FRANCIA (1999)**



Fuente Portugal y España: EUROSTAT

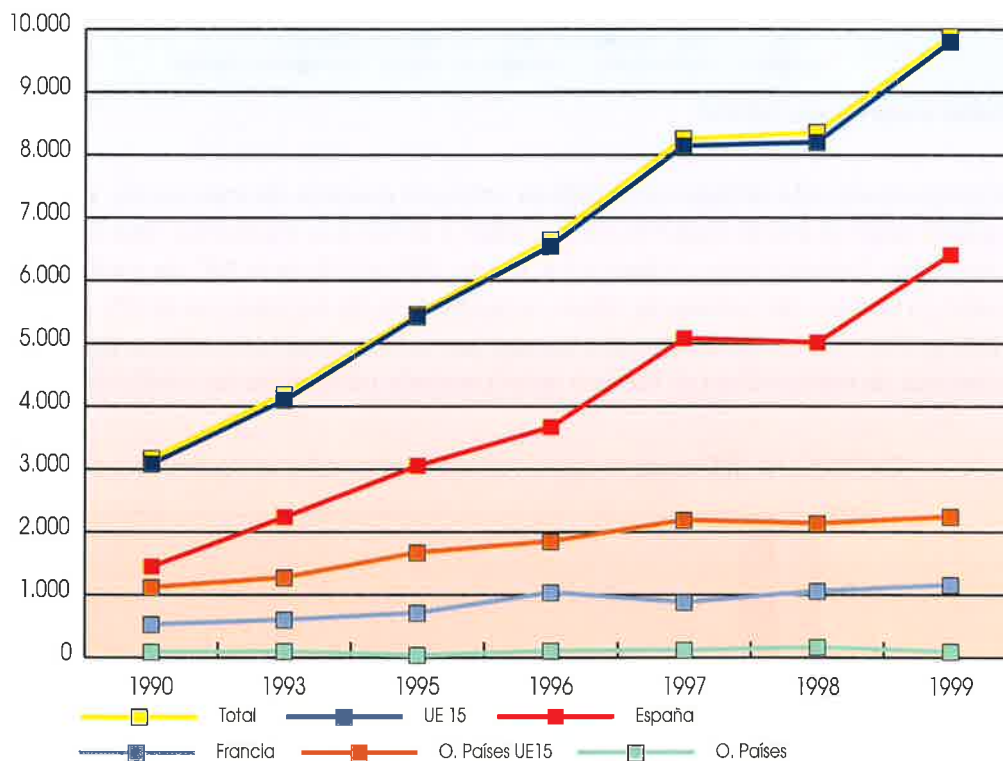


De acuerdo con el análisis efectuado a los tres destinos (UE15, España y Francia) puede concluirse que el aumento de los intercambios comerciales de Portugal con la UE15, fue del orden del 100%, y en gran parte provocado por el aumento que se registró en el mismo periodo de tiempo en el comercio con España, que tuvo un aumento de volumen de intercambios del orden del 200%.

## 8.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El gráfico 16 muestra la evolución de toneladas de mercancías transportadas en tráfico internacional, por vehículos pesados (con más de 3.500 kg. de peso bruto) matriculados en Portugal.

GRÁFICO 16 TONELADAS TRANSPORTADAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN PORTUGAL, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (MILES DE TM)



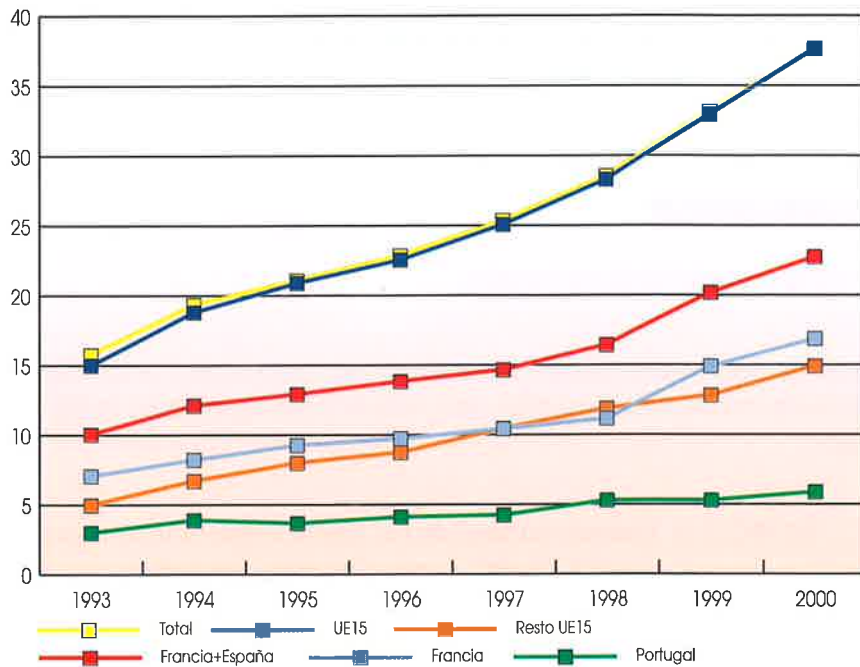
Fuente Portugal y España: EUROSTAT

El gráfico anterior evidencia un notable incremento en el transporte de mercancías por carretera, que pasa de 3,2 millones de toneladas en 1990 a 9,9 millones en 1999.

La mayor parte de los transportes de destino tiene origen en países de la Unión Europea (97% en 1990 a 99% en 1999), ocupando España un lugar destacado (47% en 1990 a 64% en 1999).

También en España se verifica un incremento en el transporte por carretera de mercancías, que pasa de los 15 millones de toneladas en 1993 a 37 millones en 2000. La mayor parte de transporte se destina a países de la Unión Europea, ocupando Portugal una posición no destacable (19% en 1993 y 16% en 2000).

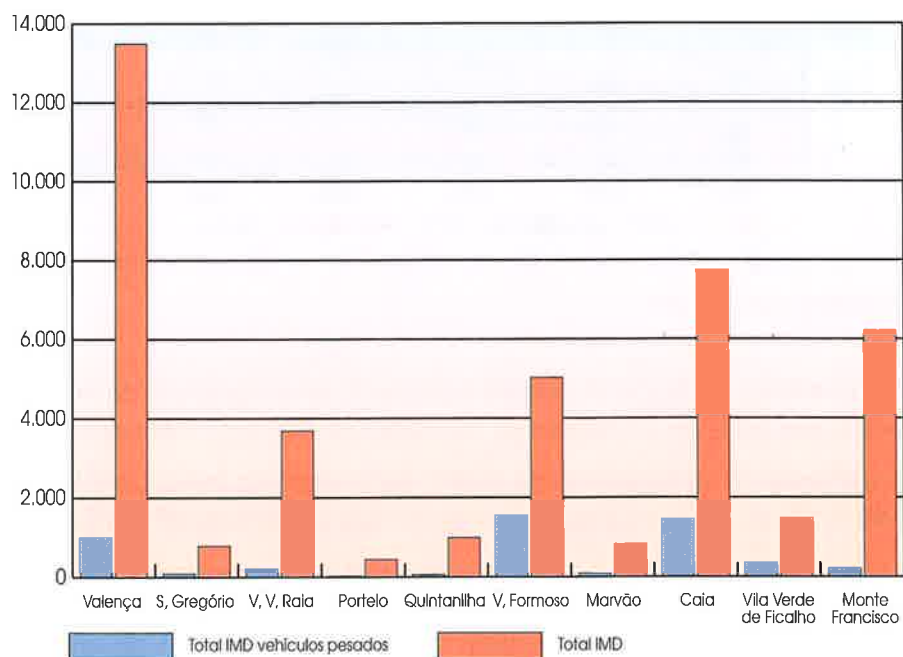
GRÁFICO 17 TONELADAS TRANSPORTADAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (MILLONES DE Tm)



Fuente Portugal y España: EUROSTAT

Completando este análisis con la IMD de vehículos pesados de mercancías, puede concluirse que la mayor parte de esas mercancías salen o entran por tres puntos: Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Caia/Badajoz y Valença/Tui. Así, en 1999 el 31% de la IMD de vehículos pesados utilizó la frontera de Fuentes de Oñoro, seguida de la de Badajoz con el 29% y la de Tui con el 20% (gráfico 16). Por otro lado, se entiende que la Intensidad Media Diaria de vehículos pesados de mercancías por frontera es un pequeño porcentaje de la IMD total.

GRÁFICO 18 IMD DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS FRONTERAS CON PORTUGAL

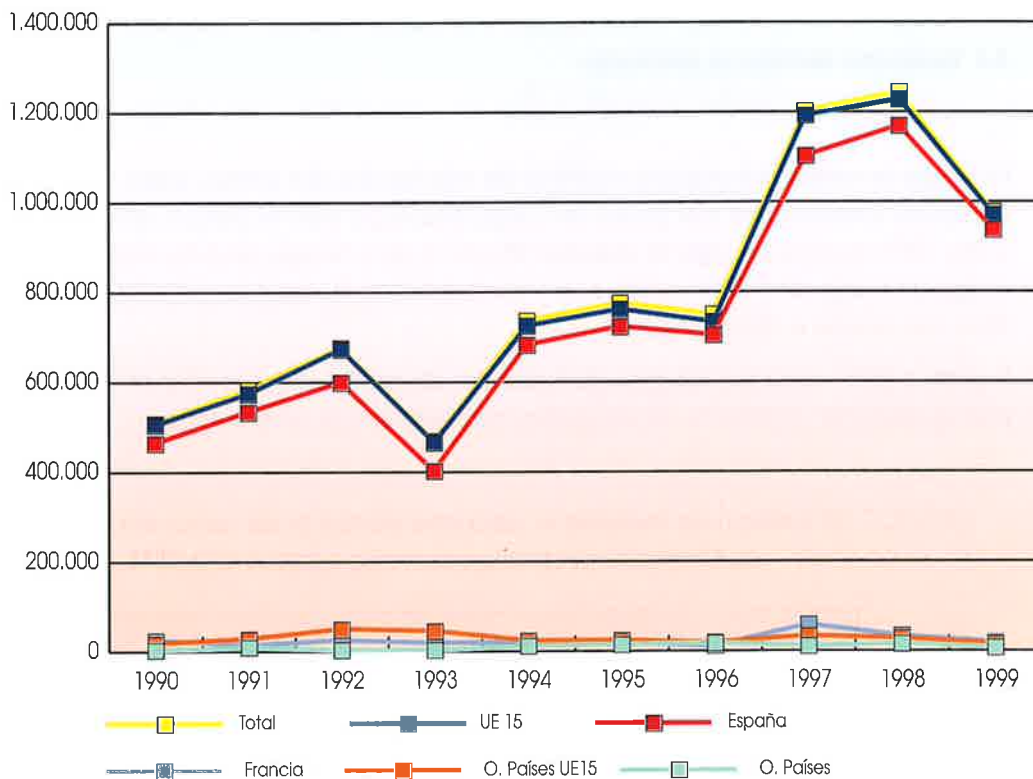


Fuente Portugal y España: EUROSTAT

### 8.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

La evolución del transporte internacional de mercancías por ferrocarril entre España y Portugal presenta un comportamiento más irregular que el de transporte por carretera. Así, aunque se puede verificar un crecimiento del tonelaje movido entre 1990 y 1999, y que el valor de este último año (977 millares de toneladas) fue casi el doble de 1990 (507 millares de toneladas), se registraron descensos en algunos años, como 1993 y 1999, sin embargo, como se ha referido anteriormente, el crecimiento por tonelaje no corresponde a un aumento de la cuota de mercado de este modo de transporte. Como puede observarse en el gráfico 19, la casi totalidad de ese transporte ferroviario portugués tiene origen/destino en países de la UE15, destacando particularmente España.

GRÁFICO 19 TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, POR PAÍSES DE ORIGEN/DESTINO (TM)



Fuente Portugal y España: EUROSTAT

En el año 1999 la mayor parte del transporte ferroviario se efectuó por la frontera de Vilar Formoso/ Fuentes de Oñoro (51%), seguida por Marvão-Beira (33%) y con menor frecuencia Elvas (10%) y Tui/Valença (6%).

**CUADRO 13**  
**TRANSPORTE FERROVIARIO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR PAÍSES DE ORIGEN O DESTINO**

| FRONTERAS                        | VAGONES        |           | COMBINADO      |           | TOTAL          |           |
|----------------------------------|----------------|-----------|----------------|-----------|----------------|-----------|
|                                  | Port-Esp.      | Esp-Port. | Port-Esp.      | Esp-Port. | Port-Esp.      | Esp-Port. |
| F. de Oñoro / V. Formoso         | 69.924         | 293.838   | 42.234         | 55.241    | 112.158        | 349.079   |
| V. de Alcántara / Marvão         | 37.347         | 120.082   | 33.892         | 104.894   | 71.239         | 224.976   |
| Badajoz / Elvas                  | 32.085         | 22.584    | 23.175         | 19.781    | 60.522         | 42.365    |
| Tuy / Valença do Minho           | 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   |
| <b>TOTAL por tipo de tráfico</b> | <b>598.291</b> |           | <b>328.620</b> |           |                |           |
| <b>TOTAL Tráficos</b>            |                |           |                |           | <b>932.173</b> |           |

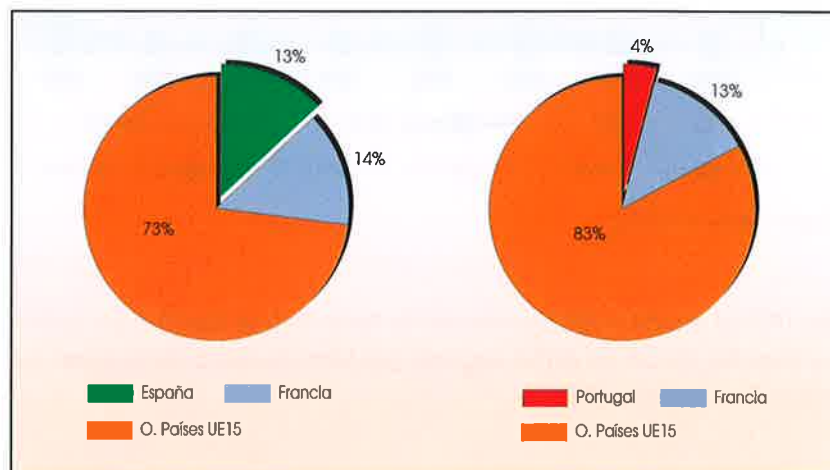
Fuente España: Min. de Fomento

#### 8.4. TRANSPORTES MARÍTIMOS DE MERCANCÍAS

En lo que se refiere al transporte marítimo de mercancías sólo existen datos comunitarios sobre transporte internacional, por países de carga/descarga, para el período de 1997 a 1999, ya que hasta 1997 no entró en vigor la Directiva 95/64/CE del Consejo, de 8 de diciembre de 1995 que obliga a recoger esa información, habiendo publicado Eurostat los primeros datos en el año 2001 con arreglo a dicha Directiva.

El gráfico 20 muestra la evolución de toneladas de mercancías movidas en los puertos del portugueses del Continente, procedentes/con destino a puertos europeos.

**GRÁFICO 20 EVOLUCIÓN DE TONELADAS DE MERCANCÍAS MOVIDAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES Y PORTUGUESES DEL CONTINENTE PROCEDENTES/CON DESTINO A PUERTOS DE LA UE15**



Fuente Portugal: INE.

Fuente España: Ministerio de Fomento.

El porcentaje de toneladas movidas entre España y Portugal y los puertos europeos se manifiesta de forma semejante an ambos países, estando con menor porcentaje los intercambios de mercancías entre los puertos portugueses y españoles ( que representan un 13% para Portugal y un 4% para España), seguidos de los puertos franceses (que representan un 13% y 14% del total de los intercambios, respectivamente) y otros países de la UE15. El total de toneladas movidas en los puertos portugueses con la Unión Europea es de cerca de 17 millones, y las toneladas totales movidas en los puertos españoles con el mismo origen/ destino es de cerca de 53 millones.

Los puertos portugueses que registraron mayor movimiento en 1999 fueron Leixoes, Lisboa y Setúbal, con 32%, 24% y 17% del movimiento total relativo a los puertos de la UE15.

España cuenta entre sus puertos con tres puertos peninsulares que se encuentran entre los 11 primeros de la UE en lo que se refiere al tráfico de contenedores (Algeciras, Valencia y Barcelona, teniendo el primero casi dos millones de TEUs y cien mil camiones anuales y los dos segundos más de un millón).

Atendiendo al total de mercancías cargadas y descargadas el puerto de Algeciras, con más de 45 millones de toneladas anuales (45,38 Mton.), ocupa el decimotercer lugar en la lista de puertos marítimos comunitaria y los de Barcelona (28,51 Mton.) Bilbao (27,06 Mton.) y Tarragona los lugares vigésimoprimeros a vigesimotercero.

El movimiento portuario total español en 1999 fue de 322 millones de toneladas, de las cuales 195 correspondieron a productos petrolíferos y graneles sólidos. En la mercancía general el índice de contenerización fue del 61%.

El tráfico internacional de los puertos españoles en 1999 fue de 242 millones de toneladas de las que 184 millones correspondieron a las importaciones.

En 1999 el intercambio de mercancías con Europa a través de los puertos españoles alcanzó más de 70 Millones de toneladas, de los cuales más de 53 millones con el resto de la Unión Europea.

## 9. COMENTARIOS FINALES

El Observatorio Transfronterizo España/Portugal fue creado en Enero de 2001, de acuerdo con la decisión tomada en la "Cumbre Ibérica", con el objetivo de conocer mejor, cuantificar y analizar la evolución de los flujos de tráfico ferroviarios, marítimos, aéreos y por carretera, en las fronteras entre los dos países. Este Observatorio es responsabilidad de los Ministerios de Fomento (España) y Equipaménto Social (Portugal).

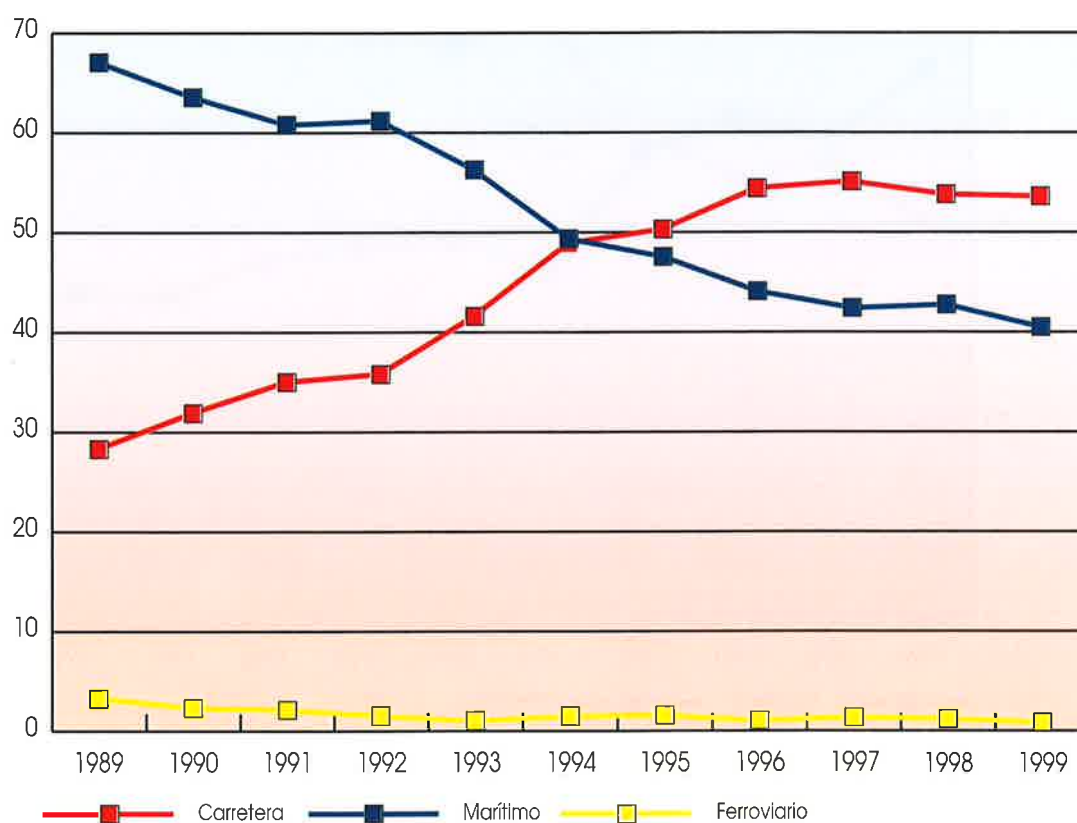
El presente informe permite ya efectuar un primer análisis en materia de los servicios de transportes e infraestructuras que unen los dos países. Entre los primeros comentarios que es posible presentar se destacan:

- 1** La posición geográfica de España y Portugal y su característica peninsular coloca a ambos países en una situación de desventaja en relación con el centro europeo, si bien ésta puede ser también un factor estratégico de comunicación de Europa con la zona atlántica. Esta situación permite el desenvolvimiento de un conjunto de potencialidades y particularidades entre los dos países y promueve el intercambio de bienes y servicios entre ambos. El **crecimiento del comercio** entre Portugal y España es revelador de esa situación, habiéndose triplicado en un período de diez años.
- 2** Se observa que el **Producto Interior Bruto** per capita es superior en España en relación con Portugal, si bien algunas de las regiones portuguesas tuvieron valores superiores a la media de la UE-15 en el año 1999.
- 3** El **enlace por carretera** entre los dos países está asegurado por un conjunto de una veintena de carreteras de primera importancia, que en su mayoría pertenecen a la categoría/clasificación de carretera nacional, destacándose los enlaces por itinerarios principales IPI, IP5 e IP7 del lado de Portugal que enlazan con las carreteras nacionales N550, N620 y NV del lado español, algunas de ellas con características de alta capacidad, de peaje o no.
- 4** La **red ferroviaria** tiene 4 enlaces entre España y Portugal con viajes diarios entre las capitales nacionales. Las infraestructuras ferroviarias están constituidas, en la mayoría de los casos, por simples vías no electrificadas.
- 5** Por **vía marítima** y atendiendo a la característica costera de la Península Ibérica, el transporte está garantizado por diversas infraestructuras portuarias en ambos países. Portugal continental dispone de 10 puertos comerciales a lo largo de las costas oeste y sur, constituidos por cerca de 82 muelles y 171 puestos de atraque con un total de más de 20.760 metros de longitud útil. La infraestructura española portuaria es abundante, estando constituida por más de 20 puertos estatales comerciales con 229.000 m de muelles.

**6** Por **vía aérea** hay un conjunto de infraestructuras en España y Portugal que permite enlaces diarios entre las principales ciudades de los dos países (Lisboa/Oporto/Madrid/ Barcelona), además de otro conjunto de correspondencias con menores frecuencias.

**7** El **desplazamiento de pasajeros por carretera** de un país a otro ha alcanzado cotas muy elevadas (una media de más de 34.000 vehículos por día). En el año 1999 las personas no residentes que entraron en Portugal eran, en su inmensa mayoría (93,5%), españoles que viajan en mayor número en el mes de agosto (vacaciones de verano) y en abril (época de Pascua). La principal carretera de acceso entre España y Portugal es, desde 1999, el Itinerario Principal 1 – Valença - Tui. De acuerdo con los análisis de flujos de pasajeros entre Portugal y España por modos de transporte, se observa que la mayor parte se desplaza por carretera, lo que la coloca en posición destacada entre las infraestructuras de enlace.

GRÁFICO 21 CUOTA DE MERCADO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MODOS DE TRANSPORTE: PORTUGAL-UE15



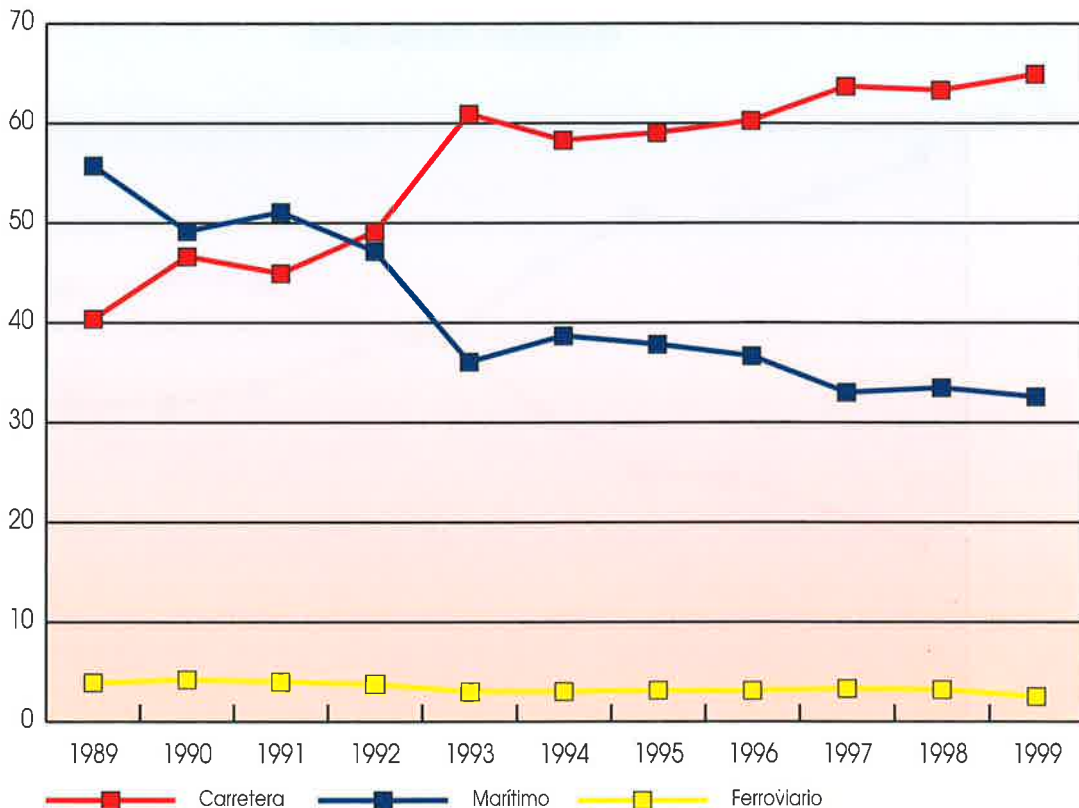
Fuente: Instituto de estadística de Portugal

**8** De la misma forma que el flujo de tráfico de pasajeros registró un aumento, también el **flujo de mercancías** tuvo un acentuado crecimiento en el período en análisis entre Portugal y los demás países de la UE15. El transporte por carretera fue aumentando de volumen a lo largo de los últimos años en lo que se refiere a las mercancías transportadas (gráfico 9), sobrepasando al transporte marítimo y aumentando gradualmente su cuota de mercado en

el transporte de carga. Como se puede observar, a partir de 1998, a la vez que aumenta el volumen de mercancías transportado, el transporte de carretera mantuvo su cuota de mercado, al contrario del marítimo, que perdió cota a partir del referido año pese al aumento del volumen de mercancías transportado.

- 9 El mismo tipo de evolución se registró en España, en donde el transporte por carretera conquistó mercado al transporte marítimo (gráfico 22), a pesar de que al aumentar el volumen total de mercancías transportadas este último haya registrado un crecimiento en términos absolutos a lo largo de los años.

GRÁFICO 22 CUOTA DE MERCADO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MODOS DE TRANSPORTE: ESPAÑA-UE15



- 10 Como se puede verificar (gráfico 4), el comercio entre Portugal y el resto de la UE-15 aumentó al doble (36 millones de toneladas) y **entre España y Portugal** se triplicó (pasando de 5 a 16 millones de toneladas de mercancías). En lo referente a las mercancías salidas de España con destino a Portugal (cuadro 14) el modo más utilizado fue el de carretera, que transportó más del 70% del total, en detrimento de los modos de transporte marítimo y ferroviario. En sentido inverso, es decir en el de las mercancías salidas de Portugal con destino a España (cuadro 15) se utiliza también el transporte por carretera con mayor frecuencia y con un porcentaje mucho más elevado (92% del total de la carga).



**CUADRO 14**  
**MERCANCIAS SALIDAS DE ESPAÑA CON DESTINO A PORTUGAL**  
**POR MODO DE TRANSPORTE (1999)**

| MODO              | CARRETERA | MARÍTIMO  | FERROVIARIO |
|-------------------|-----------|-----------|-------------|
| Toneladas         | 7.907.727 | 1.144.945 | 1.842.607   |
| Cuotas de mercado | 72,6%     | 10,5%     | 16,9%       |

Fuente Portugal: INE

**CUADRO 15**  
**MERCANCIAS DE PORTUGAL CON DESTINO A ESPAÑA**  
**POR MODO DE TRANSPORTE (1999)**

| MODO              | CARRETERA | MARÍTIMO | FERROVIARIO |
|-------------------|-----------|----------|-------------|
| Toneladas         | 5.262.945 | 373.707  | 76.888      |
| Cuotas de mercado | 92,1%     | 6,5%     | 1,3%        |

Fuente Portugal: INE

**11** Es de destacar que, en varias fases del análisis del presente informe se ha considerado especialmente a **Francia** dado que éste país es de gran importancia en lo que concierne a los flujos de pasajeros y mercancías, puesto que existen flujos de tránsito en Francia o de intercambio en algunos modos de transporte que obligatoriamente han de atravesar España para entrar o salir de Portugal.

De esta manera, analizando también el intercambio de mercancías entre Portugal y Francia por modo de transporte, puede verificarse que las mercancías salidas de Francia con destino a Portugal (cuadro 16) han utilizado el modo marítimo en un 63,8%, seguido de la carretera con un 35,2%. En sentido inverso (cuadro 17) se utiliza el transporte por carretera en un 72,8% del total de mercancías salido de Portugal, situación sobre la que en el futuro habrá que profundizar más, y que se relaciona probablemente con las categorías de mercancías transportadas (aspecto que no ha sido objeto de análisis en este primer informe del Observatorio Transfronterizo España-Portugal).

**CUADRO 16**  
**MERCANCIAS DE FRANCIA CON DESTINO A PORTUGAL**  
**POR MODO DE TRANSPORTE (1999)**

| MODO              | CARRETERA | MARÍTIMO  | FERROVIARIO |
|-------------------|-----------|-----------|-------------|
| Toneladas         | 1.262.385 | 2.289.193 | 35.544      |
| Cuotas de mercado | 35,2%     | 63,8%     | 0,9%        |

Fuente Portugal: INE

**CUADRO 17**  
**MERCANCIAS SALIDAS DE PORTUGAL CON DESTINO A FRANCIA**  
**POR MODO DE TRANSPORTE (1999)**

| MODO              | CARRETERA | MARÍTIMO | FERROVIARIO |
|-------------------|-----------|----------|-------------|
| Toneladas         | 905.596   | 324.216  | 592         |
| Cuotas de mercado | 72,8%     | 26,1%    | 0,04%       |

Fuente Portugal: INE







MINISTERIO  
DE FOMENTO

CENTRO  
DE PUBLICACIONES