

## XIX CONGRESO AECIT

Comunicación:

### **La cooperación transfronteriza y el uso turístico de recursos comunes en la eurorregión Galicia-Norte de Portugal**

Grupo de Trabajo:

*GT 6.3 Turismo de Frontera y Cooperación Transfronteriza. La raya España-Portugal*

#### RESUMEN

La perspectiva territorial de las relaciones fronterizas entre las regiones Galicia-Norte de Portugal mostraba ya un marcado acento atlántico desde finales del s. XVIII, apoyado en las favorables condiciones de las infraestructuras de comunicación próximas al litoral, que definían un eje de tránsito cada vez más utilizado en sus intercambios comerciales, aunque después de su incorporación a la Comunidad Europea en 1985, las instituciones regionales llevaron a cabo acciones para promover también el desarrollo en el eje interior para consolidar un espacio común. En este trabajo se analiza el papel de la cooperación para establecer una oferta turística conjunta en la eurorregión, sobre la hipótesis de que incrementaría la competitividad del sector y sin duda la captación de demanda. Tal propuesta de un destino común nunca fue abordada ni debatida en rigor por la administración turística y mucho menos por el propio sector empresarial de las dos regiones. El análisis se centrará en los espacios denominados núcleos del destino, las ciudades de Santiago y Porto, así como en los nodos secundarios existentes en el territorio, con una descripción y valoración de los recursos turísticos que constituyen su patrimonio común.

Palabras clave: cooperación transfronteriza, patrimonio común, destino conjunto

Autores:

Carmen Padín (padin@uvigo.es). Doctora en Economía y profesora del Departamento de Economía Aplicada de la Universidade de Vigo. Autora de diversas publicaciones sobre la temática de Turismo y desarrollo local

Xulio Pardellas (xulio@uvigo.es). Doctor en Economía y profesor titular del Departamento de Economía Aplicada de la Universidade de Vigo. Autor de publicaciones sobre Economía del Turismo y desarrollo regional y local

# La cooperación transfronteriza y el uso turístico de recursos comunes en la eurrregión Galicia-Norte de Portugal

## INTRODUCCIÓN

Históricamente y en todo el mundo, las fronteras han sido proyecciones territoriales del poder infraestructural del Estado (O'Dowd, 2010), pero seguir imaginándolas de modo genérico como las líneas fronterizas en las que se materializa el control político y social a través de la separación de espacios solo recogería una parte de su entidad conceptual en el conjunto del planeta, porque desde 1957, el proceso de integración europea ha constituido un punto de inflexión en la historia de las fronteras, configurando a partir de ese momento una nueva noción multidimensional, que hace referencia más a la cooperación entre los pueblos, que a su separación.

Aplicando esa noción a la construcción de un espacio común y fundamentado en la cooperación transfronteriza, como es el caso de Galicia y la Região Norte portuguesa, no es posible dejar a un lado la dimensión dual de su estructura de relaciones, tanto desde la adhesión de España y Portugal a la CEE en 1985 y en todo el período de programación de los fondos europeos FEDER, que financiaron aquel proceso, como incluso si nos remontamos a anteriores etapas históricas.

Ya desde el final de los conflictos bélicos del s. XVIII la perspectiva territorial de las relaciones fronterizas entre estas dos regiones muestra un marcado acento atlántico, favorecido en lógica, por las condiciones mucho más favorables de las infraestructuras de comunicación próximas al litoral, que definían un eje de tránsito cada vez más utilizado en los intercambios comerciales que unían a las principales ciudades de las dos regiones. Por el contrario, el eje interior apenas servía para una relación fronteriza muy puntual y con mucho menos comercio entre las propias ciudades virtualmente configuradoras de ese eje.

En resumen, esta perspectiva territorial expresa la dualidad de la actual eurrregión (Figueiredo, 2008), aunque ya apuntando los cambios provocados por las actuaciones derivadas de los últimos programas INTERREG, de tal forma que en el eje litoral encontramos:

- Las dos ciudades históricas y principales de la eurrregión (Santiago de Compostela y Porto), declaradas además Patrimonio de la Humanidad y que transmiten su identificación al resto de Europa y una visibilidad mundial
- Los activos infraestructurales de mayor relevancia para las comunicaciones intrarregionales y el comercio con el resto del mundo: los puertos de Coruña, Vigo, Viana do Castelo y Leixões, y los aeropuertos de Santiago y Sá Carneiro de Porto, así como las autopistas A-9 y A-3 (Coruña-Tui-Valença do Minho-Porto), que forman ya una vía de alta capacidad ininterrumpida
- La mayor densidad de población y de empleo industrial, concentrados en las áreas metropolitanas de Coruña, Vigo y Porto, y en el triángulo Braga-Barcelos-Famalicão
- Espacios litorales con notable valor ambiental y turístico en la Costa da Morte, las Rías Baixas, la desembocadura del río Miño y los estuarios de Viana do Castelo y Porto

En paralelo, el eje interior muestra:

- Ciudades históricamente importantes, pero no bien conocidas, todavía poco explotadas desde la perspectiva del turismo y mal comunicadas entre sí hasta la década de 2000, como son los casos de Lugo y Bragança
- Comarcas básicamente agrícolas y ganaderas, con serios problemas de comercialización de sus productos, con estructuras de explotación no siempre adecuadas y con el problema derivado de la continua pérdida de población, como son a Terra Chá y Tras-os-Montes e Alto Douro

- Un eje secundario de aguas termales e instalaciones balnearias formado por las ciudades Verín-Chaves- Vidago-Vila Real, que sufrió un notable declive en la segunda mitad del siglo pasado y del que va emergiendo muy lentamente, pero con escasa cooperación empresarial
- Un espacio protegido internacional integrado por la Baixa Limia-Serras do Xurés y el Parque Nacional da Peneda-Gerés, al que todavía le falta rodaje de gestión conjunta

Consecuentemente con esta realidad, no debe extrañar que la cooperación entre Galicia y la Região Norte haya evolucionado condicionada por la dualidad atlántica-interior, privilegiando a la primera, pero aumentando las oportunidades que ofrece el eje continental, facilitadas desde finales de la década 2000 por la conexión de las autovías A-52, A-75 y A-24, para unir Ourense con Verín y hacia el sur con Chaves y Vila Real.

**Mapa 1. Ejes de interrelación urbana en la eurorregión**



Fuente: *Elaboración propia a partir de J.M. Souto (2005): 20*

En el mapa 1, puede observarse con claridad la estructura urbana de la eurorregión, con los dos ejes citados, donde vemos el singular peso del área atlántica, que concentra las ciudades con mayor población (desde Ferrol hasta Porto, por el censo de 2011 vivían casi 4 millones de habitantes), mientras que a su lado el eje interior no llegaba a un millón.

## LOS MODELOS DE COOPERACIÓN

Desde la creación de la política regional europea en 1975, se puede observar un extenso movimiento organizativo del que es un ejemplo la Asamblea de las Regiones de Europa (ARE), fundada en 1985, que potenció a su vez la formación del Arco Atlántico en 1989, en la ciudad portuguesa de Faro, donde quedó integrada la eurorregión Galicia-Região Norte. Desde luego, el funcionamiento de la ARE tuvo notables resultados positivos, como fue su éxito en conseguir que las regiones empezasen a ser percibidas en Bruselas como elementos integrantes del esquema institucional, y al mismo tiempo, factores relevantes en el proceso de integración europea, especialmente las regiones fronterizas, que recibieron a partir de la aprobación de la Acta Única un fuerte impulso como protagonistas de aquel proceso. De hecho, ya después de la reforma del FEDER en 1988, los fondos estructurales se convirtieron en el instrumento fundamental para dinamizar la política territorial europea, y la cooperación transfronteriza será uno de los canales de aplicación y orientación de esa política (Domínguez y Venade 2004).

En esa dinámica debe inscribirse la creación de la Comunidad de Trabajo Galicia- Región Norte, que nace en un principio por el impulso de los incentivos que generan los Fondos Estructurales para las dos regiones que la constituyen, incluidas dentro del Objetivo 1. Pero en todo caso, aquel no fue el único aliento que marcó su singular dinámica, dado que a las afinidades históricas, culturales e idiomáticas de este territorio, debe agregarse la decidida voluntad de las autoridades políticas del momento y como segundo factor de relevancia, la colaboración de los principales actores sociales y económicos (sindicatos, empresarios y asociaciones civiles), que apostaron por este proyecto que consolidaba las relaciones que ya existían históricamente entre los dos pueblos.

Por otra parte y como apuntaron varios autores desde enfoques diversos (Vázquez Barquero 2005; Pardellas, 2008), una forma de enfocar el problema de la competitividad en los mercados consiste en considerar que cuanto más rico sea nuestro vecino mayor mercado podrán tener nuestros productos, aunque esto implique un esfuerzo para producir mejor y aprender a vender lo producido. Dentro de un mayor número de objetivos, pero de acuerdo con esta filosofía, la política regional europea en la década de los 80, defendía la vertebración del territorio como una forma de potenciar el desarrollo, buscando la reducción de fuertes distancias entre los territorios más y menos dinámicos, a fin de homogeneizar las condiciones económicas y culturales entre ellos.

Esa estrategia fue analizada en profundidad en dos Jornadas Técnicas celebradas en 1988 y 1990 en Santiago y Porto, para identificar las sinergias y complementariedades entre las dos regiones. En ellas participaron institucionalmente la Xunta de Galicia (con entidad administrativa y política desde 1980) y la Comissão de Coordenação de la Região Norte (ya creada en 1979), decidiéndose en 1991 la creación de la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal, con dos características definidoras de singular importancia:

- Se trataba de la primera Comunidad de Trabajo de carácter bilateral, esto es, constituida por dos regiones de dos países comunitarios, que eran además objetivo 1 dentro de la Política Regional Europea, con preferencia en las ayudas de Fondos Estructurales

- Era igualmente una de las pocas constituidas bajo el contexto del derecho público, con la presidencia ejercida alternativamente por ambas regiones con carácter bianual

Sus principales líneas de actuación comenzaron presentando como objetivos principales la articulación interna del territorio de la eurorregión y su conexión con las grandes redes de comunicación transeuropeas, tanto desde la perspectiva de las infraestructuras de transporte, como de las redes energéticas y de telecomunicaciones, todo ello de forma complementaria a un importante fomento de la cooperación empresarial. Como puede deducirse, ese modelo mostraba una gestión de la cooperación fronteriza desde arriba, esto es, desde las dos máximas instituciones regionales, pero al mismo tiempo, apostando por una participación directa de las administraciones locales como mejor conocedoras de las necesidades y problemas de la población fronteriza (Braga da Cruz, 2010; Domínguez y Venade, 2004, cit).

El programa INTERREG II constituyó el apoyo financiero básico de sus actuaciones, fundamentalmente en el ámbito de las infraestructuras (los puentes internacionales entre Arbo y Melgaço, Salvaterra de Miño y Monção y Vilanova de Cerveira y Goián, son una clara prueba de la mejora de las comunicaciones entre las dos regiones), pero asimismo también en otros ámbitos

como el ambiental, con la creación del parque natural internacional Xurés-Peneda Gerês, el de la formación y el empleo, con la puesta en funcionamiento en Valença do Minho de una Oficina de Empleo Transfronteriza de la red EURES, y desde luego, en el ámbito de la cultura y turismo, con la edición del primer Mapa Turístico Galicia-Norte de Portugal o las ayudas para favorecer rutas e itinerarios temáticos, con especial atención al Camino de Santiago (Pardellas, 2007).

Ya desde los primeros años el modelo institucional de la Comunidad de Trabajo chocó en diversas ocasiones con las diferencias políticas existentes en los tres niveles de la administración (local, autonómico y estatal), por lo que su actuación no siempre fue considerada correcta por los regidores locales de las principales ciudades de la eurorregión, que mantenían otra visión más dinámica y participativa de las relaciones transfronterizas. Con esa idea, y también con la lógica política de las diferencias entre ellos (socialistas) y los presidentes de la Xunta de Galicia y Portugal (derecha en aquel momento), los alcaldes de Vigo y Porto mantuvieron varios contactos a lo largo de 1991, consiguiendo sumar a su proyecto a otros diez alcaldes más, para constituir formalmente el 1 de abril de 1992 el Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular (EA, en adelante) en la ciudad de Porto.

En los años siguientes el EA presentó propuestas y actuaciones que competían e incluso se oponían a las de la Comunidad. Pero en cualquier caso, el EA nació para crear un área de cooperación transfronteriza con dinámica propia e influencia sobre los centros de decisión europeos (en gran medida, un lobby), y aquí estaba la diferencia principal con la Comunidad, más interesada e influida por la teoría económica liberal, en eliminar las barreras físicas de las viejas fronteras como factor básico para favorecer el desarrollo.

Con la perspectiva actual y observados con menos desconfianza política, parece obvio que sus objetivos en realidad eran complementarios: la Comunidad actuaba facilitando la actividad económica con su financiamiento y apoyo institucional orientado a la mejora de las infraestructuras de comunicación transfronterizas, mientras que en paralelo, el EA ejercía un fuerte lobby ante Bruselas para atraer hacia este territorio de más de seis millones de habitantes, fondos europeos e inversiones empresariales, que debían usarse con criterios de eficacia y rentabilidad en la generación de empleo y riqueza. En poco tiempo, la dinámica de ambas desembocó en la integración del EA en la Comunidad de Trabajo en calidad de Comisión específica y con una mayor eficacia, aprovechando las sinergias conseguidas para presentar ante Bruselas proyectos generalistas como la Agenda 21, o concretos como su propia Agenda Estratégica dentro del Marco Financiero Europeo 2007-2013 (Domínguez y Pardellas, 2007; Pacheco et al, 2010).

## EL USO DE LOS RECURSOS: LA EURORREGIÓN COMO DESTINO TURÍSTICO CONJUNTO

Con los resultados de varias investigaciones realizadas a lo largo de las dos últimas décadas (Pardellas y Cadima, 2002; Domínguez, 2004; Pardellas, 2007; 2009), no hay muchas dudas de que en las dos regiones, Galicia y Norte de Portugal, existen recursos suficientes para consolidar una oferta turística singular y atractiva, tanto para los mercados emisores peninsulares, como para otros mercados europeos. En consecuencia, la hipótesis central de este trabajo es que una oferta conjunta de la eurorregión incrementaría la competitividad del sector y la captación de demanda, pero asumiendo que tal propuesta de un destino común nunca fue abordada ni debatida en rigor por la administración turística y mucho menos por el propio sector empresarial de las dos regiones. En consecuencia, el enfoque aquí propuesto presenta un modelo de análisis territorial, aplicado a la eurorregión como destino común, valorando la relevancia de su patrimonio conjunto para un correcto diseño de este destino.

El modelo de análisis comprende un *territorio de destino* (la eurorregión), *varios mercados emisores de turismo* (principalmente la península ibérica y Europa), *núcleos y nodos* (definidos y diferenciados por su patrimonio), *rutas circulatorias* (en torno a la frontera) y *puertas de entrada* (básicamente las vías de alta capacidad, el avión y el ferrocarril). Lógicamente y en función de los objetivos de esta comunicación, el estudio se centrará en valorar el patrimonio de los núcleos y nodos, con una referencia elemental a las rutas circulatorias desde la perspectiva del uso de aquel patrimonio.

Sin duda ninguna, los dos *núcleos* turísticos fundamentales para el destino conjunto son las ciudades de mayor relevancia histórica, monumental y también administrativa: Santiago y Porto, que siendo ambas declaradas Patrimonio de la Humanidad, concentran algunos de los más importantes complejos de atracción del destino. De hecho, la proyección exterior y el conocimiento turístico de la eurrregión fuera de la península aparecen estrechamente unidos a estas dos ciudades. En el caso de Porto, por su notable patrimonio histórico y etnográfico, como segunda ciudad de Portugal y por conservar su singular papel en el comercio internacional, centrado en la fama de sus bodegas y en la exportación del vino de su propia denominación, lo que unido a su entorno litoral configuran en la actualidad un destino turístico fundamental. En Santiago, por el singular impacto de las campañas publicitarias y de promoción de los eventos religioso-etnográficos, conocidos mundialmente como años *Xacobeos* (especialmente desde 1993), que extienden el atractivo propio del *Camino de Santiago* derivado de la fe católica, a otras motivaciones como el turismo cultural y etnográfico (Pardellas y Padín, 2015).

En consecuencia con lo apuntado en la Introducción, además de estos núcleos principales existen varios nodos secundarios pero con relevantes complejos de atracción que presentan un gran número de rasgos comunes en las dos regiones, configurando en nuestro modelo dos ejes turísticos de elevada homogeneidad, que completarían la visión panorámica de la eurrregión como destino común:

- El eje litoral, relacionado con el turismo de sol y playa, pero también con destinos urbanos relevantes (desde A Coruña hasta la propia ciudad de Porto)
- El eje interior, relacionado básicamente con el turismo cultural, termal y de naturaleza, donde se encuentran ciudades medias con recursos de elevado valor histórico y monumental (la bimilenaria ciudad de Lugo o la medieval Bragança)

Justamente, uno de los proyectos estrella de la Comunidad de Trabajo Galicia-Região Norte y el Eixo Atlántico es desde hace varios años la creación de una ruta circulatoria que uniese los dos núcleos citados, siguiendo el eje urbano litoral, con las ciudades nodos del eje interior, identificando así un destino global con una singular diversidad de recursos y atractivos naturales, históricos y etnográficos. El mayor problema para hacer realidad ese proyecto sigue siendo la asimetría de competencias administrativas entre las dos regiones, pero asimismo, un obstáculo muy relevante es la falta de cultura de cooperación en el propio sector turístico, lo que dificulta cualquier decisión que requiera actuaciones empresariales conjuntas a un lado y otro del río Miño (Pardellas et al, 2014).

**Cuadro 1a. Eje litoral. Espacios turísticos y nodos secundarios.**

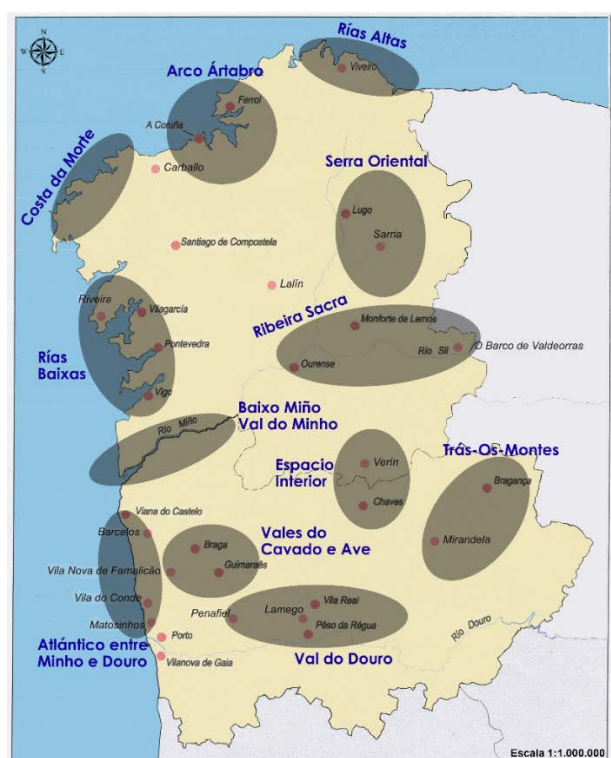
Espacios turísticos	Principales ciudades medias
Rías Altas	Ribadeo, Viveiro
Arco Artabro	A Coruña, Ferrol, Carballo
Costa da Morte	Malpica, Laxe, Camariñas
Rías Baixas	Vilagarcía, Pontevedra, Vigo
Baixo Miño-Vale do Minho	Baiona, A Guarda, Caminha
Atlántico-Minho e Douro	Viana do Castelo, Vila do Conde, P. de Varzim
Vales do Cávado e Ave	Braga, Guimarães, Barcelos, Vila Nova Famalicão

**Cuadro 1b. Eje interior. Espacios turísticos y nodos secundarios.**

Espacios turísticos	Principales ciudades medias
Serra Oriental. Ancares	Lugo, Sarria, Becerreá
Ribeira Sacra	O Barco de Valdeorras, Monforte, Ourense
Espazo fronteirizo interior	Verín, Chaves
Trás-Os- Montes	Bragança, Mirandela
Val do Douro	Vila Real, Peso da Régua, Amarante, Penafiel

Fuente: *Elaboración propia a partir de las webs municipales*

**Mapa 2.. Espacios turísticos de la eurorregión**



Fuente: Elaborado a partir de *Pardellas et al. (2009)* y *Pardellas (2010)*

### A) Espacios del eje litoral

El conjunto del nodo **Rías Altas**, que integra como principales entidades de población las ciudades medias de Ribadeo y Viveiro, concentra en su totalidad unos 110.000 residentes (IGE, 2014) que pueden duplicarse en los meses de verano a causa del turismo. Sus principales atractivos en torno a la naturaleza están representados e identificados en las rías de Ribadeo, Foz,

Viveiro, O Barqueiro, Ortigueira y Cedeira, donde encontramos algunos con la declaración oficial de monumentos naturales, como es el caso de la *playa de Las Catedrales*, cerca de Foz, el entorno del *cabo Estaca de Bares*, la punta septentrional de la península, o el conjunto de las *Sierras de Xistral, Faladoira y Capelada*, esta última con una caída directa de 600 mts hacia el nivel del mar, la más elevada de Europa con esa morfología. La etnografía, a su vez deriva sobre todo de la tradición pesquera en general y en particular de la *pesca de ballenas*, muy importante en la economía de esta zona en los s. XVIII y XIX, pero prácticamente inexistente ya desde mediados del pasado s. XX. La tradición religioso-popular aparece en la capilla de *San Andrés de Teixido*, próxima a Cedeira y objetivo de una tradicional romería de notable relevancia y visitada desde toda Galicia. También en el extremo de la ría do Barqueiro se encuentra el muelle del *puerto de Bares*, de origen paleolítico y de especial valor arqueológico.

Continuando el eje litoral para occidente, en el **Arco Ártabro** están situadas dos importantes ciudades de Galicia, A Coruña y Ferrol, configurando con su entorno urbano un área metropolitana con más de 700.000 habitantes (IGE, 2014), que puede recibir en los meses de verano a más de 400.000 turistas. En este nodo se combinan ofertas de turismo urbano, alrededor de sus recursos monumentales e históricos, especialmente las *fortalezas de S. Felipe, A Palma y S. Antón*, que defendían ambas ciudades de los ataques piratas por mar, o el *faro prehistórico de Hércules* en Coruña, también esta ciudad incrementa su oferta urbana por ser escala de turismo de cruceros y recibir trasatlánticos en la temporada primavera-verano. Los recursos naturales se sitúan básicamente en las rías de Ferrol, Ares, Betanzos y Coruña, presentando igualmente varias declaraciones de protección, como las dunas y playa de Valdoviño.

Situado ya enfrente del océano Atlántico, el litoral de la **Costa da Morte** constituye un paisaje singular y diverso, que mezcla acantilados y bajos rocosos extremadamente peligrosos para la navegación, con pequeñas rías y playas abiertas de especial atractivo para el segmento de turistas amantes por ejemplo, de deportes como submarinismo, el surf o el windsurf. No es un espacio muy poblado, sumando en total menos de 100.000 residentes (IGE, 2014), que reciben al año poco más de 60.000 visitantes. Al sur de Malpica, la principal ciudad de esta área litoral, encontramos las rías de Corme-Laxe, Lires y Corcubiión, ensenadas que sirven de base y refugio para los barcos de pesca cuando los temporales mandan en el océano. Casi en el extremo sur encontramos la ensenada de Ézaro, donde se puede admirar la caída del *río Xallas*, único en Europa que desemboca en cascada directamente al mar.

La historia de esta costa es la de los más de tres mil naufragios identificados a lo largo del tiempo, entre los que destaca por sus características dramáticas, el barco de la armada inglesa *Serpent*, hundido en 1890 en la punta do Boi, de la costa norte de Camariñas y en el que murieron 172 de sus tripulantes, enterrados luego al lado de la playa de Trece, en el lugar denominado *Cementerio de los Ingleses*. También aquí encontramos algunos de los faros más singulares de Galicia, como los de *San Adrián*, en Malpica, *punta Roncudo*, en Corme, *cabo Vilán*, en Camariñas o el histórico de *Fisterra*, donde los romanos decidieron que finalizaba el mundo conocido. Desde hace un par de décadas este último se ha convertido en el final del Camino de Santiago para muchos peregrinos, que después de llegar a Compostela se acercan al lugar donde la leyenda dice que se encontró la barca del apóstol. Debe destacarse en el interior pero cerca de Malpica, el *castillo de Vimianzo*, bien conservado y rehabilitado, donde se celebra en otoño una fiesta de recreación histórica sobre las luchas irmandiñas, de labriegos contra señores feudales, en el s. XIV.

El prolongado litoral de las **Rías Baixas** se inicia en la de Muros-Noia y continúa hacia el sur con las de Arousa, Pontevedra y Vigo, integrando la gran área metropolitana de Vigo, con cerca de 850.000 habitantes (IGE, 2014), pero que puede recibir al año más de un millón de turistas, atraídos principalmente por la oferta de sol y playa en las cuatro rías. Probablemente, el recurso de mayor relevancia en este nodo sea el *Parque Nacional das Illas Atlánticas*, que integra las *islas de Cortegada*, en el interior de Arousa y *las de Sálvora, Ons y Cíes*, como murallas de protección de las tres rías. Encontramos también dos grandes espacios naturales protegidos, el *Parque Natural Complexo Dunar de Corrubedo*, cerca de Ribeira y al *Complejo Dunar de O Grove-Umia-Arousa*, en esta ría.

Aunque encontramos aquí un destino orientado tradicionalmente al turismo de sol y playa, sin embargo y dada la caracterización metropolitana de este nodo, cada vez cobra más importancia



la oferta urbana y monumental por un lado (especialmente en el casco antiguo de Pontevedra), complementada por el otro lado, con la histórica y etnográfica, en torno a las fiestas de recreación histórica, de las que son un ejemplo la *Vikinga* en Catoira y la *Feira Franca* en Pontevedra, así como las celebraciones gastronómicas, algunas declaradas de interés turístico, como la del *vino Albariño*, en Cambados o la *del Marisco* en O Grove.

La desembocadura del río Miño forma el **Vale do Minho**, entre las ciudades de Baiona, a Guarda y Caminha, descubre un litoral rocoso y agreste, donde el turismo de sol y playa solamente tiene oferta en los extremos de este nudo secundario, que a su vez coinciden con las citadas poblaciones. Los residentes habituales de este nodo apenas sobrepasan los 65.000 (INE, 2013), pero en los meses de verano la suma de visitantes eleva esa cifra a más del triple. El recurso natural más importante de este espacio es obviamente, el río Miño, y la oferta de su entorno se comentará en un apartado específico más adelante. Los recursos histórico-etnográficos más relevantes se encuentran en el *castillo de Tebra* y las recreaciones históricas de *la Arribada* en Baiona y la *Fiesta Medieval* en Caminha, y especialmente, en los molinos de agua rehabilitados de *Folón*, en el municipio de O Rosal, joya etnográfica de 67 molinos situados a los dos lados del río Folón, de los que algunos se ponen a funcionar en ciertas fechas de los meses de verano.

El nodo de la **Costa Atlántica entre Minho e Douro** continúa el eje litoral hasta Porto e integra a las ciudades de Viana do Castelo, Ponte de Lima, Póvoa de Varzim y Vila do Conde, con un total aproximado de 180.000 residentes (INE, 2013), que recibe en los meses de verano a más de 400.000 turistas por una singular combinación de recursos de litoral, monumentales y etnográficos situados entre la costa y áreas de interior. El turismo de sol y playa lo ofrecen Póvoa de Varzim y Vila do Conde, mientras que la ciudad de Viana do Castelo y su entorno concentran los principales recursos monumentales, por tratarse de un asentamiento medieval. A su vez, Ponte de Lima era el punto de reunión de los peregrinos que hacían el *Camino Portugués* y decidían allí en función de las circunstancias bélicas entre España y Portugal una de las tres alternativas menos peligrosas para continuar hacia Compostela. En su entorno se concentra el mayor número de instalaciones portuguesas de turismo rural, asociadas bajo el nombre comercial de *Solares de Portugal*.

El nodo de los valles formados por los ríos **Cávado y Ave** quizás no debería considerarse en rigor dentro del litoral, toda vez que las principales ciudades que lo integran, Braga, Guimarães, Barcelos y Vila Nova de Famalicão se encuentran en el interior, pero aparece definida aquí por ser un área en la que la demanda turística se mueve entre la autovía A-28 y la autopista A-3, que consideramos vertebradora del eje litoral.

Su caracterización es básicamente urbana, con casi 400.000 habitantes (INE, 2013), que en los meses de temporada alta recibe a unos 200.000 turistas. La mayor parte de sus atractivos están dentro de la categoría de los monumentales, concentrados en Braga y Guimarães, considerada esta última como la cuna de la nación portuguesa, que conserva un castillo construido en el s. XII y un casco antiguo con una singular estructura medieval y varios palacios. Braga por su parte apenas conserva algunos restos de su fundación romana como Bracara Augusta, pero mantiene su zona monumental con las murallas y el castillo del s. XV, así como en lo alto de una colina que domina todo el valle del Cávado, el templo de *Bom Jesús* con su escalera monumental en forma de zigzag.

## **B) Espacios del eje interior**

El nodo de la **Serra Oriental y Os Ancares**, es el primer espacio del eje interior, integrado por las ciudades de Lugo, Sarria y Becerreá, con una población total de casi 200.000 residentes (IGE, 2014), que puede recibir a unos 100.000 turistas a lo largo de todo el año. Aunque una gran parte de los recursos da lugar a ofertas de turismo de montaña, la bimilenaria ciudad de Lugo posee el atractivo singular de su muralla romana que circunda el casco antiguo, siendo la única de toda la península por la que se puede pasear en su totalidad. En conjunto, se trata de un nodo con recursos relativamente infrautilizados que recibe sobre todo turistas amantes de la naturaleza, pero con deficientes accesos y escasos equipamientos, fuera de un cierto número de instalaciones de turismo rural, rehabilitadas con fondos públicos. En todo caso, un recurso importante es su condición de entrada en Galicia e itinerario fundamental de los peregrinos que siguen el Camino

de Santiago por el tramo francés (238.000 en 2014. Datos de [www.peregrinosantiago.es](http://www.peregrinosantiago.es)). En lógica, no podemos considerar a este grupo como turistas, dado que aun durmiendo en los albergues de esta zona, su andadura es efímera hacia Compostela, pero podrían volver con una motivación diferente, ya turística, con una promoción institucional para ese objetivo.

La **Ribeira Sacra**, aun constituyendo un importante nodo del eje interior presenta una configuración transversal, dado que integra las ciudades de O Barco de Valdeorras, Monforte de Lemos y Ourense, avanzando hasta la comarca de O Ribeiro. Su población total alcanza los 210.000 habitantes (UGE, 2014) y puede recibir unos 90.000 turistas en los meses de temporada alta.

La mayor parte de sus recursos son de tipo monumental e etnográfico, marcados sobre todo por las ciudades de Ourense y Monforte, donde se sitúa uno de los castillos principales de las guerras medievales irmandiñas del s. XIII, entre labriegos y señores feudales. En todo caso, la denominación Ribeira Sacra aparece bien definida por los atractivos de su triple vertiente histórica, etnográfica y paisajística, dado que por aquí discurre el llamado *Camino de Santiago de invierno* (que seguían los peregrinos cuando había nieve en la entrada por Os Ancares), al mismo tiempo, las laderas del río Sil son base de un cultivo vinícola que lleva la misma Denominación de Origen, las tierras de Valdeorras abrigan la mayor explotación minera de pizarra de toda la península y por último, el río Sil discurre entre cañones de singular belleza, que dan lugar a una específica oferta turística de navegación en catamaranes, complementada con la visita a monasterios y bodegas.

El nodo fronterizo interior formado por las ciudades de **Verín y Chaves**, presenta una configuración singular, toda vez que inició en 2007 el proceso de constituirse en *Eurociudad*, con importantes proyectos de integración social, cultural y económica, que deben dar lugar a un nuevo espacio de cooperación, donde comparten ya equipamientos turísticos, ambientales, educativos y de salud. Las dos ciudades apenas suman 60.000 habitantes (IGE, 2014 e INE, 2013), pero reciben sin embargo, casi otros tantos a lo largo de todo el año. Una gran parte de sus atractivos están clasificados dentro de las categorías monumental y etnográfica, aunque en el proyecto de configuración de la Eurociudad podemos encontrar varias actuaciones dentro del área ambiental que probablemente den lugar a una mayor variedad de ofertas. También es importante destacar su papel como nudo de enlace central entre los ejes litoral e interior, facilitando una primera ruta circulatoria dentro de la eurrregión. Otro de sus recursos relevantes es su situación sobre una fractura subterránea de aguas termales con una oferta emergente y cada vez mayor demanda (Domínguez, 2008; Concello de Verín, 2011).

El nodo de **Trás-Os Montes** aparece configurado como el extremo sur de las sierras orientales y hasta hace pocos años se caracterizaba por las especiales dificultades de acceso que debían discurrir por un territorio de dura orografía, problema subsanado a principios de la década 2010 con la autovía A-4 IP-4, desde Vila Real. Integra como principales ciudades las de Bragança y Mirandela, que con su entorno suman unos 90.000 habitantes (INE, 2013) y pueden recibir al año a otros 60.000 turistas. Sus atractivos se concentran en Bragança en la categoría monumental, como ciudad medieval que conserva murallas y plazas del s. XV, mientras que los recursos naturales se sitúan a lo largo de la sierra de Nogueira y hacia la frontera con Zamora, pero con muy escasa promoción. Otro recurso etnográfico podría ser el idioma rural denominado *mirandés*, que hablan unas 15.000 personas y se diferencia del portugués oficial, acercándose más al bable asturiano.

Ya en el límite sur del eje interior y de la eurrregión, el nodo de **Val do Douro** debe entenderse en su morfología geográfico-turística como la confluencia del destino Foz do Douro en Porto y las tierras rurales de la Região Norte. Integra como principales ciudades a Vila Real, Peso da Régua, Amarante y Penafiel, con un total aproximado de 300.000 habitantes (INE, 2013), pudiendo recibir en todo el año a más de 200.000 turistas, aunque la estimación no es fácil por cuanto uno de sus atractivos etnográficos, el cultivo de vides en terrazas en los cañones del río Douro, aparece unido a la primera elaboración y transporte del vino hasta Porto-Vila Nova de Gaia, donde se envejece en las bodegas que le dan finalmente la denominación internacional *Viño do Porto*. En consecuencia, por ejemplo, la oferta combinada del viaje en barco y tren desde Porto hasta Peso da Régua, siguiendo el itinerario de los barcos *Rabelos* que hacían históricamente ese transporte, es aprovechada por turistas que ya están en Porto, con lo que en un cierto número de

casos, estaríamos contabilizando doblemente esa demanda. Al mismo tiempo, los propios cañones del río Douro constituyen uno de los principales recursos naturales de este nodo, visitables en la citada travesía en barco, que puede llegar hasta muy cerca de la frontera con España, en Salamanca (Fuente de las anteriores descripciones: Pardellas, 2009, actualizada con los datos de las webs municipales de 2015).

## CONCLUSIONES

Probablemente, el territorio conjunto constituido por Galicia y la Região Norte sea el espacio transfronterizo mejor definido en Europa, tanto por su historia común, como por factores culturales, idiomáticos y de relaciones sociales. No debe extrañar por tanto, que la cooperación transfronteriza y la construcción aquí de una eurorregión tuviese desde finales de los años 80 evidentes factores favorables, tanto desde la perspectiva institucional, como social, para limitar, cuando no eliminar, el negativo "efecto frontera" e integrar a los dos pueblos con más afinidades históricas y culturales de Europa.

Sin embargo, este espacio común no es homogéneo y en el análisis de la cooperación no es posible dejar a un lado la dimensión dual de su estructura de relaciones. Por un lado, la historia de los dos últimos siglos nos muestra un marcado acento atlántico en la evolución de las dos regiones, favorecido por las condiciones mucho más favorables de las infraestructuras de comunicación próximas al litoral, que unían a las principales ciudades de las dos regiones. Por el contrario, el eje interior apenas servía para una relación fronteriza muy puntual y con mucho menos comercio entre las propias ciudades virtualmente configuradoras de ese eje.

Una vez integrados los dos países en la Comunidad Europea, en 1985, primero la Comunidad de Trabajo Galicia-Região Norte y más tarde el Eixo Atlántico fueron las dos entidades clave para consolidar el proceso de construcción del espacio común de la eurorregión. El modelo de la Comunidad de Trabajo estaba fundamentado en una gestión de la cooperación fronteriza más interesada en eliminar las barreras físicas de las viejas fronteras como factor básico para favorecer el desarrollo, mientras que el Eixo Atlántico ejercía un lobby ante Bruselas para atraer hacia este territorio fondos europeos e inversiones empresariales.

Con la perspectiva actual, es obvio que sus objetivos en realidad eran complementarios y finalmente integrado el Eixo Atlántico en la Comisión de Trabajo a mediados de los 2000, los resultados parecen ser cada vez más positivos para el conjunto del territorio.

Desde aquel enfoque de cooperación y de forma genérica, puede concluirse que ambos espacios territoriales, Galicia y la Região Norte, comparten un patrimonio y recursos turísticos con singulares elementos comunes, definidos geográficamente por la costa atlántica, las sierras orientales y un eje central de aguas termales

La caracterización de los recursos existentes y la descripción de sus usos actuales con su potencial de demanda, suministran datos para proponer un diseño de destino conjunto y una oferta fundamentada en un modelo de núcleos centrales y nodos secundarios. En lo que respecta a los núcleos, la proyección exterior y el conocimiento turístico de la eurorregión fuera de la península aparecen estrechamente unidos a las ciudades de Santiago y Porto.

En el caso de Santiago, por el singular impacto de las campañas publicitarias y de promoción de los eventos religioso-etnográficos, conocidos mundialmente como años *Xacobeos* (especialmente desde 1993), que extienden el atractivo propio del *Camino de Santiago* derivado de la fe católica, a otras motivaciones como el turismo cultural y etnográfico. En el caso de Porto, por su notable patrimonio histórico y etnográfico, como segunda ciudad de Portugal y por conservar su singular papel en el comercio internacional, centrado en la fama de sus bodegas y en la exportación del vino de su propia denominación, lo que unido a su entorno litoral configuran en la actualidad un destino turístico fundamental.

Además de estos núcleos principales existen varios nodos secundarios pero con relevantes complejos de atracción que presentan un gran número de rasgos comunes en las dos regiones, configurando en el modelo de análisis aquí presentado dos ejes turísticos de elevada homogeneidad, que completarían la visión panorámica de la eurorregión como destino común: un eje litoral, relacionado con el turismo de sol y playa, pero también con destinos urbanos relevantes (desde A Coruña hasta la propia ciudad de Porto). Un eje interior, relacionado básicamente con

el turismo cultural, termal y de naturaleza, donde se encuentran ciudades medias con recursos de elevado valor histórico y monumental (la bimilenaria ciudad de Lugo o la medieval Bragança).

Uno de los proyectos, todavía teórico, para las administraciones de turismo de la eurorregión es la creación de una ruta circulatoria, que uniese los dos núcleos citados, siguiendo el eje urbano litoral, con las ciudades nodos del eje interior, creando así un destino global con una singular diversidad de recursos y atractivos naturales, históricos y etnográficos. Los dos problemas para hacer realidad ese proyecto siguen siendo por un lado, la asimetría de competencias administrativas entre las dos regiones y por otro lado, la falta de cultura de cooperación en el propio sector turístico, que obstaculiza cualquier decisión que requiera actuaciones empresariales conjuntas a un lado y otro del río Miño.

Teniendo en cuenta lo anterior y que en todo caso, el destino es un territorio fronterizo que pertenece a dos países, este modelo de análisis propone implícitamente una reflexión a las administraciones gallega y portuguesa sobre el futuro de la actividad turística desde la óptica de una necesaria reformulación territorial. Quizás este escenario es demasiado utópico observando la situación política e institucional de ahora mismo, pero la investigación científica no puede dejar de plantear cuestiones que precisan respuestas por parte de las instituciones, sobre todo si aporta propuestas de análisis adecuadas para la valoración de los elementos que puedan fundamentar las decisiones, que en este caso pueden inclinarse por consolidar una oferta turística común y configurar ya en el corto plazo, el destino conjunto aquí caracterizado.

## BIBLIOGRAFÍA

- Braga da Cruz, L (2010): “Cooperação Transfronteira”. (Sanchez Pombo, E. coord.) *Uma Euroregião entre dois séculos*. Coruña. Ed. Eixo Atlántico. 41-57
- Concello de Verín (2011): *Eurocidade Chaves-Verín: A Eurocidade da Auga*. Dossier do Gabinete de Apoio Técnico á Eurocidade. Verín
- Domínguez, L y Venade, N (2004): *As euro-regiões e o futuro de Europa: o modelo de Galiza-Norte de Portugal*. Porto. Ed. Eixo Atlántico
- Domínguez, L y Pardellas, X (2007) (dirs): *Sete Ideias para Sete Anos Decisivos*. Vigo. Ed. Eixo Atlántico.
- Domínguez, L (2008) (coord): *Chaves-Verín: a Eurocidade da Auga. Axenda Estratégica*. Vigo. Ed. Eixo Atlántico.
- Figueiredo, A.M (2008): “A Região Norte no contexto da cooperação luso-espanhola”. (Domínguez, L, dir) *A Cooperação Transfronteira entre Portugal e Espanha*. Vigo. Ed. Eixo Atlántico., 103-123
- O’Dowd, L. (2010): «From a ‘borderless world’ to a ‘world of borders’: bringing history back in». *Environment and Planning: Society and Space*, 28, 1031-1050.
- Pacheco, E; Pazos, M y Remoaldo, P.C (2010): “Cara una necesaria integración funcional”, (Rodríguez, R. coord.) *Complementariedade para competir*. Vigo. Ed. Eixo Atlántico, 35-10
- Pardellas, X y Cadima, J (2002) (dir): *Estratexias turísticas das cidades do Eixo Atlántico*. Coruña. Ed. Eixo Atlántico.
- Pardellas, X (2007): “Factores de competitividade no turismo da eurorrexión”, Pardellas, X. (dir) *Turismo de interior en áreas fronteirizas: recursos e ofertas*. Serv. Pub. Univ. Vigo
- Pardellas, X (2008) “Ejes de infraestructuras y transporte en la eurorregión Galicia-Região Norte: una visión metodológica de su papel en la dinámica de competitividad territorial “, in *Actas del XXXIV Congreso AEER*. Baeza, 135-155
- Pardellas, X (2009) (coord): *Estratexias Turísticas das Cidades do Eixo Atlántico*. Ed. Eixo Atlántico. Vigo
- Pardellas, X (2010): “O turismo como factor de cooperación entre Galicia e a Região Norte”, *Revista da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal*, nº 17, pp 45-57
- Pardellas, X, Padín, C y Ayude, J (2014): “El turismo como factor potencial de desarrollo entre Galicia y el Norte de Portugal: usos conjuntos del río Miño”, Campesino, A y Jurado, J.M. (dirs) *Turismo de frontera III*. Huelva. Serv. Pub. Universidad de Huelva, pp 135-163
- Pardellas, X y Padín, C (2015): “Patrimonio y turismo sostenible en el Camino de Santiago: la gestión de las administraciones locales en el camino francés en Galicia”, *PASOS*, nº 13, pp, 1413-1423
- Souto, J.M. (2005)(dir): *Segundos Estudos Estratégicos do Eixo Atlántico*. Vigo. Ed. Eixo Atlántico.
- Vázquez Barquero, A (2005): *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. Barcelona. A. Bosch Ed.

Fuentes de datos:

Instituto Galego de Estatística (IGE) (2014): *Galicia: Datos estadísticos*. Santiago. Ed. Xunta de Galicia

Instituto Nacional de Estatística (INE) (2013): *Anuario Estatístico da Região Norte. 2012*. Lisboa. Ed. Direcção Geral de Turismo

Webs municipales de la eurorregión, consultadas entre 20-25 mayo 2016  
[www.pereginossantiago.es](http://www.pereginossantiago.es) (datos de peregrinos 2014), consultada 25 mayo 2016