

LA FUNCIONALIDAD DE LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO (A-9) EN LA VERTEBRACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICO DE GALICIA.

*María Pilar ALONSO LOGROÑO
Miguel PAZOS OTÓN
Departamento de Geografía
Universidad de Santiago de Compostela*

RESUMEN: La Autopista del Atlántico (A-9), que une Fene (Ferrol) y Rebullón (Vigo), enlazando entre sí las áreas más dinámicas de Galicia, se ha revelado en las últimas dos décadas como un gran elemento vertebrador de los principales espacios urbanos de Galicia (Ferrol-A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo-Tui), e indiscutible dinamizador de la Región. Frente a una visión tradicional de que el progreso de Galicia venía desde fuera, la A-9 y la alta movilidad e interacción que posibilita, muestran como el actual crecimiento interno se debe en gran medida a la integración y unificación territorial que esta infraestructura permite. Por primera vez en la Historia, Galicia está consiguiendo un dinamismo interno, formando un eje de expansión lineal (el Eje Urbano Atlántico Gallego), donde esta autopista constituye el principal elemento de conexión. Gracias a ella se recorre con rapidez todo el litoral gallego, enlazando con el dinamismo de la Región Norte de Portugal. Si bien es cierto que todo esto implica la agudización de los desequilibrios litoral-interior en Galicia debido a la marginación creciente del interior, no hay que olvidar que sin este espacio más dinámico esta Comunidad presentaría dificultades económicas más graves.

PALABRAS CLAVE: Autopista del Atlántico (A-9), Eje Urbano Atlántico, Galicia, movilidad, desarrollo económico, desequilibrios territoriales.

ABSTRACT: The Autopista del Atlántico (Atlantic Highway) (A-9), which joins Fene (Ferrol) and Rebullón (Vigo), linking between them the most dynamic areas of Galicia, has become in the last years a great vertebrator element of the main urban areas of Galicia (Ferrol-A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo-Tui), and an indisputable agent of dynamization of the region. In front of a traditional view in which Galicia's progress came always from the

exterior, the A-9 and the high mobility and interaction that makes possible, shows how the present growing is overall due to the integration and territorial unification that this infrastructure allows. For the first time in History, Galicia is knowing an internal dynamism, along a lineal-expansion axis (the Urban Atlantic Galician Axis), where this Highway constitute the main element of connection. Thanks to the A-9 it is possible to cover all the Galician coast, linking it with the dynamism of the portuguese North Region. Although it is true that it involves a sharpening of interior-coastal unbalances, due to the growing marginalization of the interior, we cannot forget that without this more dynamic area, Galicia would suffer more serious difficulties.

KEYWORDS: Atlantic Highway (A-9), Urban Atlantic Axis, Galicia, mobility, economic development, territorial unbalances.

LA FUNCIONALIDAD DE LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO (A-9) EN LA VERTEBRACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICO DE GALICIA.

*María Pilar ALONSO LOGROÑO
Miguel PAZOS OTÓN
Universidad de Santiago de Compostela*

1. BREVE HISTORIA DE LA A-9.

En la década de los 60, en el contexto del *desarrollismo* español, la circulación motorizada de vehículos comenzaba a crecer y con ella la necesidad de dar respuesta, mediante la oferta de infraestructuras de transporte, a esa mayor demanda de movilidad, tanto de personas como de mercancías.

El grueso de las obras que se realizaron en esta etapa consistieron en mejoras de las carreteras convencionales, en determinados itinerarios estratégicos y de alto tráfico. Pero además hay que destacar que se empezó a hablar de la necesidad de construir autopistas como una fórmula apropiada para dar solución a una movilidad rápida, a la absorción de los grandes volúmenes de tráfico y al incremento de la seguridad.

Fruto de ello, en 1967, dentro de las políticas de planificación nacional, se aprueba el **Programa de Autopistas Nacionales Españolas**, donde consta por primera vez la intención de construir una vía de alta capacidad de peaje en Galicia, concretamente entre Ferrol y la frontera portuguesa, comunicando entre sí 5 de los 7 grandes núcleos urbanos de Galicia: Ferrol, A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra y Vigo.

En 1972, cuando se promulga la **Ley de Autopistas**, el proyecto se ratificó. Fruto de la Ley anterior nació el **Plan Nacional de Autopistas de Peaje**, en cual se decidió la construcción de la Autopista del Atlántico. Esta obra se adjudicará en régimen de concesión estatal a Autopistas del Atlántico y CESA¹, desde 1973 y por un período de 50 años de duración para su explotación². Sus obras comenzaron a finales de 1973 en el puente de Rande (ría de Vigo) y al día de hoy restan dos tramos por concluir, el acceso a Ferrol (7 kms) y el de Vigo a la frontera portuguesa (23 kms).

Desde el momento de aprobación del proyecto, se puso en marcha un movimiento de oposición a su construcción de orientación popular, y justificado teóricamente desde ciertos ámbitos universitarios (SEQUEIROS TIZÓN, X.G., DÍAZ DÍAZ, C. y BARREIRO XIL, X.,

¹ Autopistas del Atlántico y Concesionaria Española, S.A., forman AUDASA, compañía perteneciente al grupo público "Empresa Nacional de Autopistas"

² En febrero de 2001 se amplió el período concensional hasta el 2048.

1977)³. Se argumentaba que la autopista era una "*navallada no peito de Galicia*", que supondría la ruina de los campesinos afectados, un desastre ecológico, y se apelaba en general al carácter invasor de la obra, tanto física como ideológica y económicamente, ya que —se razonaba— no beneficiaría en nada a Galicia, sino a ciertas elites financieras españolas que se lucrarían a costa de los gallegos.

El tiempo ha demostrado que la Autopista del Atlántico, de la que se han ido inaugurando sucesivamente los distintos tramos, es un indiscutible factor de desarrollo de Galicia, opinión que es defendida hoy desde todos los ámbitos, tanto universitarios como políticos. En el presente trabajo trataremos de mostrar de qué modo la A-9 contribuye al desarrollo y a la vertebración de Galicia actual *desde dentro*. Hay que tener en cuenta que la gran originalidad de esta infraestructura es ordenar el territorio gallego desde una perspectiva regional y respondiendo a una demanda de movilidad mayoritariamente interna, generando desarrollo y riqueza a partir de su propio espacio. La A-9 apoya esta tesis, ya que no hay que olvidar que aunque las infraestructuras por sí solas no generan desarrollo sin éstas también es muy difícil que se logre. Si a esto añadimos que esta autopista enlaza los principales focos económicos y demográficos de Galicia, se refuerzan las ideas anteriores.

2. LA IMPORTANCIA DE LA A-9 EN LA MOVILIDAD EN GALICIA

Un simple dato acerca a la relevancia de la presencia de la A-9 para la movilidad en Galicia: antes de su construcción ir de A Coruña a Santiago (62 km.) suponía invertir casi dos horas. Hoy esa misma distancia se puede cubrir en 30 minutos.

Pero su importancia no sólo se puede medir a través de datos de comparación histórica. Otra forma de aproximación al papel que desempeña la A-9 en la vertebración interna de Galicia es conocer los datos de demanda de movilidad que se registran las principales vías de la Comunidad Autónoma

Bastará un breve vistazo a los datos de intensidades medias diarias (año 1998) en tramos significativos de la red viaria de Galicia para comprobar cómo los recorridos insertados dentro del trazado de la A-9 destacan claramente entre los demás tramos de vías de alta capacidad y de la RIGE (ver tabla nº 1). Aunque para comprender mejor estos datos hay que tener en cuenta que la mayor parte de la población de Galicia (75%) y de su riqueza (más del 80% del PIB regional) se concentra en las provincias atlánticas, lo que le otorga un mayor papel a la A-9 como el principal corredor de movilidad de la región.

³ SEQUEIROS TIZÓN, X.G., DÍAZ DÍAZ, C. y BARREIRO XIL, X. (1977): *A "Autopista del Atlántico". Transporte e desenrolo galego*. Galaxia Ed. Vigo.163 pp.

Tabla nº 1: Intensidades medias diarias de algunos tramos de la red viaria gallega

TRAMO	VÍA	IMD
<i>A Coruña-Santiago</i>	<i>A-9</i>	<i>16.148</i>
<i>Santiago-Pontevedra</i>	<i>A-9</i>	<i>13.193</i>
<i>Pontevedra-Vigo</i>	<i>A-9</i>	<i>23.240</i>
<i>Rande-Vigo</i>	<i>A-9</i>	<i>32.383</i>
<i>Guísamo-Miño</i>	<i>A-9</i>	<i>9.622</i>
<i>Vigo-Tui</i>	<i>N-550 (EUA)</i>	<i>16.780</i>
A Coruña-Lugo	A-6	10.803
Santiago-Ourense	N-525	9.559
Vigo-Ourense	A-52	sin datos (*)
Lugo-Becerreá	A-6	5.607
Ourense-Puebla de Sanabria	A-52	7.705
Pontevedra-Ourense	N-541	3.691
Lugo-Ourense	N-540	2.964
Santiago-Lugo	N-547	3437

Fuente: aforos de tráfico de AUDASA y CESA (Autopistas del Atlántico y Concesionaria Española, S.A.), y Mapa de Tráfico (1998) del Ministerio de Fomento.

NOTA: Las estaciones de aforo se localizan en puntos intermedios entre ambas poblaciones, según consta en las series de AUDASA-CESA y en el Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento.

(*) No figura ninguna estación de aforos entre Vigo y Ourense en el Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento.

Son éstos los tramos que enlazan los principales núcleos de la red urbana gallega (las siete ciudades) y que por su titularidad pertenecen a la RIGE. Conviene anotar que los trayectos Lugo-Becerreá y Ourense-Puebla de Sanabria forman parte de las Autovías del Noroeste y de las Rías Baixas respectivamente, que comunican Galicia con la Meseta, son recorridos eminentemente de largo recorrido, debido a la ausencia de núcleos urbanos relevantes en ellos. En una situación intermedia se encuentran los tramos A Coruña-Lugo, Vigo-Ourense o Santiago-Lugo, donde el tráfico con destino o procedencia fuera de Galicia se halla más equilibrado con el interior gallego. Por último, es el recorrido Ferrol-Vigo en lo que se viene denominando como Eje Urbano Atlántico (EUA) donde la movilidad es eminentemente regional (salvo el enlace con Portugal, por el sur).

A la movilidad *interciudades* en el EUA, en la que destaca la relación A Coruña-Santiago, con más de 16.000 vehículos diarios y, sobre todo, la conexión Pontevedra-Vigo, con más de 23.000 vehículos de IMD, hay que añadir la de Pontevedra-Santiago, con más de 13.000 o Guísamo (nodo de enlace con el ramal de Ferrol)-Miño (localidad intermedia entre Betanzos y Ferrol), con casi diez mil, a la espera de la llegada final de la autopista a Ferrol. Estas cifras podrían ser mayores si se tuviera en cuenta los vehículos que circulan por las carreteras convencionales respectivas⁴. También hay que considerar, por supuesto, los casi 17.000 vehículos que circulan diariamente entre Vigo y Tui, lo que confirma la alta movilidad en el seno de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal. Aunque este tramo no pertenece a la Autopista del Atlántico, sí se enmarca dentro del EUA como continuación de la A-9 hacia el

⁴ Las diferencias de localización de las diferentes estaciones de aforo nos impiden sumar los valores de IMDs de la A-9 con las carreteras convencionales. En todo caso, las cifras de movilidad entre las ciudades comunicadas mediante autopista se verían notablemente incrementadas.

país vecino⁵. Por contra, el resto de los tramos registran unos volúmenes de tráfico sensiblemente menores, lo que está en consonancia con la situación que habíamos descrito antes y sitúa a la A-9 como corredor privilegiado de movilidad en Galicia.

3. FUNCIONALIDAD Y PAPEL DE LA A-9

Como ya se ha visto, la A-9 ha asumido el papel de vía principal de enlace y por tanto vertebradora de la Galicia litoral más dinámica. Esta autopista canaliza una movilidad muy elevada, algo que se explica por el crecimiento continuo no sólo de las actividades económicas en el espacio que enlaza, sino también por la urbanización de los entornos de las ciudades que comunica, sobre todo en casos como A Coruña y Vigo. En ellas se registra un importante aumento de la suburbanización y de la integración de los municipios limítrofes, con una fuerte dependencia del automóvil de los *commuters* y, en consecuencia, una nueva función de la autopista en la vertebración de áreas urbanas y metropolitanas.

Para demostrar la funcionalidad de la A-9 y el papel en la dinámica territorial gallega interesa analizar cuáles son los principales motivos de desplazamiento, y relacionarlos con cada uno de los tramos para comprobar esta doble tendencia apuntada. La tabla nº 2 muestra los motivos de desplazamiento en diferentes tramos de la A-9. No se poseen datos referentes al Área Metropolitana de A Coruña, aunque sí a la de Vigo.

Tabla nº 2: Motivo de los desplazamientos en diferentes tramos de la A-9

	Dom	TraH	TraE	Ges	Com	Est	Sho	Per	Oci	Otr
A Coruña-Santiago	25,35	38,03	1,14	12,80	1,73	3,60	1,64	9,17	5,35	1,19
Santiago-Pontevedra	25,59	35,21	1,88	9,05	2,45	5,61	2,31	7,83	7,64	2,42
Vilagarcía-Ptvdra	35,57	26,38	0,48	9,78	1,44	0,48	4,15	15,37	3,62	2,72
Pontevedra-Vigo	28,35	37,92	3,44	4,73	1,32	3,66	2,91	8,69	7,70	1,28
Redondela-Porriño	36,31	23,99	0,72	3,01	2,71	2,65	3,33	16,50	7,71	3,07
Rande-Vigo	22,87	48,45	1,58	6,49	0,00	2,03	4,01	2,26	5,14	7,17
Cangas-Vigo	33,25	39,07	6,42	2,17	1,19	2,56	1,79	6,71	6,85	0,00
GLOBAL A-9	28,42	37,95	2,31	7,78	1,66	2,99	2,03	8,89	6,82	1,14

Fuente: Explotación de la Encuesta de Movilidad de AUDASA (1998). IDEGA y ENA.

NOTA: Dom= vuelta a casa; TraH= trabajo habitual; TraE= trabajo eventual; Ges= gestiones trabajo; Com= comercial; Est= estudios; Sho= compras; Per= personal; Oci= ocio; Otr= otros.

Como se puede apreciar, la autopista desempeña un importante papel en la economía gallega, ya que la movilidad por motivos de trabajo supone prácticamente el 38 % del total, y la de gestiones de trabajo, casi el 8 %. Sumadas ambas suponen un 46 % del conjunto de la movilidad que soporta la A-9 en el EUA.

La autopista canaliza más de la tercera parte de las relaciones por motivos de trabajo entre Santiago-A Coruña, Santiago-Pontevedra, Pontevedra-Vigo y Cangas-Vigo. En el caso

⁵ Se ha licitado ya la construcción del tramo final de la A-9, que comunicará el nodo de Puxeiros, en las proximidades de Vigo, con Tui a través de un trazado de nueva planta que evitará el peligroso tramo conocido como "curvas de Mos", en la actual A-52 (Autovía das Rías Baixas) entre Vigo y O Porriño.

de Rande-Vigo, casi la mitad de desplazamientos se realizan por este motivo. Hay que tener en cuenta que en este tramo se suman los desplazamientos de *commuters* de la península de O Morrazo⁶, con los del resto de trabajadores del EUA.

También es de destacar la importancia de la movilidad por motivos de gestiones laborales entre A Coruña y Santiago, dos ciudades muy integradas funcionalmente, debido a la complementariedad entre la actividad financiera y de servicios de A Coruña, y la político-administrativa de Santiago. Una dependencia menor, aunque importante, se observa entre Vilagarcía y la capital provincial, Pontevedra.

Por último, es interesante apuntar el papel que desempeña la A-9 en la vertebración del área metropolitana de Vigo. A falta de datos similares para el caso de A Coruña, se puede observar en el área viguesa la importancia de la movilidad pendular, materializada como ya hemos visto en los desplazamientos al trabajo y, sobre todo, en el apartado de vuelta a casa, con elevados valores en los tramos Redondela-Porriño, Cangas-Vigo y Rande-Vigo.

Apreciamos, de este modo, el papel clave de la A-9 en la movilidad obligada, frente a otros motivos (personales, de ocio, etc...), en los cuales el protagonismo de la carretera es mayor. La Autopista, de este modo, se convierte en indispensable en el funcionamiento y dinamismo de la economía gallega, que equivale casi a decir del EUA, hoy en día.

4. CONCLUSIONES

La Autopista del Atlántico es la vía de comunicación más importante en la vertebración interna de Galicia. Es la A-9 quien posibilita la formación de un espacio intensamente urbanizado que conocemos como Eje Urbano Atlántico y que agrupa a las más importantes ciudades de la Comunidad gallega. La intensa movilidad y la funcionalidad orientada hacia los viajes de trabajo y negocios *interciudades* en la autopista confirman su papel clave en la consolidación de este eje de desarrollo que, si bien es cierto que genera desequilibrios territoriales, es el gran motor y generador de riqueza de la economía gallega.

BIBLIOGRAFÍA

- AUDASA: *Aforos de tráfico de 1998*. A Coruña
- IDEGA y ENA (1998): *Explotación de la Encuesta de movilidad de la Autopista del Atlántico*. A Coruña.
- MINISTERIO DE FOMENTO: Mapa de tráfico 1998.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1992): *Los caminos y el territorio en Galicia*. Colegio Oficial de Ingenieros de Galicia y Xunta de Galicia. A Coruña.
- PÉREZ TOURIÑO, E. (dir.) (1997): *Infraestructuras y desarrollo regional: efectos económicos de la Autopista del Atlántico*. USC, IDEGA y ENA. Ed. Civitas. Madrid. 271 pp.
- SEQUEIROS TIZÓN, X.G., DÍAZ DÍAZ, C. y BARREIRO XIL, X. (1977): *A "Autopista del Atlántico". Transporte e desenrolo galego*. Galaxia Ed. Vigo.163 pp.

⁶ Muchos trabajadores de O Morrazo, margen derecha de la ría, aprovechan la A-9 para evitar dar un gran rodeo.

