

O TRANSPORTE COMO PRODUTO TURÍSTICO EN GALICIA: UNHA ANÁLISE DA OFERTA ACTUAL

VALERIA PAÜL CARRIL / MIGUEL PAZOS OTÓN¹
Universidade de Santiago de Compostela

Recibido: 27 de outubro de 2009

Aceptado: 6 de novembro de 2009

Resumo: Este artigo analiza aqueles transportes que en Galicia se converteron nunha atracción turística por si mesma e, xa que logo, en produtos turísticos. En primeiro lugar, delimitase teoricamente a diferenciación entre transporte «como» turismo e transporte «para» o turismo. Isto faise a través dunha revisión da literatura xeográfica xerada sobre a cuestión e dunha mención de varias experiencias internacionais de referencia. A continuación son estudadas as experiencias concretas de Galicia mediante unha clasificación por modos de transporte. Nela téntase recoller a totalidade das prácticas existentes na actualidade, realizadas no pasado e mesmo previstas nesta dirección. Este estudo complementase coa análise de caso de tres organizacións que ofrecen produtos de transporte como turismo e que consideramos representativas da heteroxeneidade presente en Galicia. Nas conclusións interprétanse os resultados acadados, valóranse os efectos dos produtos estudados nos destinos e fanse propostas concretas de futuro.

Palabras clave: Transporte para o turismo / Transporte como turismo / Produtos turísticos / Destinos turísticos / Xeografía do turismo / Xeografía dos transportes / Galicia.

TRANSPORT AS TOURIST PRODUCT IN GALICIA: A CURRENT OFFER ANALYSIS

Abstract: This paper examines those transports that in Galicia have become a tourist attraction in their own right and, consequently, tourist products. Firstly, a theoretical framework is established in order to distinguish between transport as tourism and transport for tourism. This is carried out by means of a revision of the geographical literature developed on the topic as well as by means of a mention of several international referencial experiences. Next, specific Galician experiences are studied through a classification by transport modes. In this classification all the practices are intended to gather: those that currently exist, as well as those carried out in the past, and even those that are forecasted. This study is complemented with case analysis of three organisations that offer transport as tourism products. These three organisations are considered representative of the existing heterogeneity of practices in Galicia. In the concluding section, the achieved results are discussed, the studied products effects on destinations are assessed and specific future proposals are elaborated.

Keywords: Transport for tourism / Transport as tourism / Tourist products / Tourism destinations / Tourism geography / Transport geography / Galicia.

1. LIMIAR

A pesar de que a investigación sobre turismo en Galicia está a gañar profundidade analítica e que cada vez son menos os eidos turísticos que se resisten a ser abordados, aínda existen ámbitos específicos que recibiron escasa atención. Entre

¹ Os autores queren agradecer a colaboración de todas aquelas persoas de empresas e institucións que por teléfono ou *in situ* os atenderon e lles facilitaron datos diversos dos produtos turísticos revisados, nomeadamente das tres organizacións particulares analizadas. Mención expresa merecen, por subministraren contactos e informacións varias, Lanzada Calatayud (Cursos Internacionais USC), Emilio Cufiñas (Concello de Ribadavia e Turismo de Ourense SA) e Alexandra Seara (Consortio de Turismo da Ribeira Sacra). Tamén agradecen a Fidel Martínez Roget a oportunidade e mais a comprensión.

eles neste intre queremos salientar o transporte como atracción turística. Estámonos a referir a cando un medio de transporte devén nun produto comercializado que a demanda turística decide consumir porque se ve atraída pola experiencia do transporte en si mesma, e por esa razón opta por dedicarlle o seu tempo de lecer. O noso propósito é achegarnos a este aspecto en Galicia, co obxectivo de encher un baleiro que coidamos que é notable. Fóra das nosas fronteiras non pasaron desapercibidos elementos deste tipo, como o caso dos buses particulares: en Londres (de dobre piso) ou nalgunhas cidades de América Latina, pola estética, polos arranxos ou pola antigüidade e estado de conservación. Sobre todos eles existen de feito traballos monográficos. En troques, en Galicia este tipo de recursos e/ou produtos non foron estudados.

Desde os estudos turísticos realizados en Galicia, o transporte é tratado nas máis das ocasións de xeito pasivo, isto é, tan só como o compoñente esencial da accesibilidade de turistas –véxanse, por exemplo, Díaz Fernández (2000) ou Patiño (2004)–. Velaquí os debates actuais sobre os aeroportos galegos, ou sobre o tren de alta velocidade, por certo non sempre formulados nos termos axeitados nin respondendo aos aspectos máis relevantes desde un punto de vista investigador (Pazos, 2009). Sexa como for, esta aproximación pasiva aos transportes desde o eido do turismo é a dominante na axenda académica, e mesmo na política e nos medios. Porén, adóitase omitir o estudo do transporte como atracción turística por si mesma, e en Galicia isto implica non referirse a numerosas experiencias concretas ao longo do país que xeran un grande atractivo para os turistas. Estudalas permitíranos aproximarnos ás súas características intrínsecas, tamén ás bases do seu éxito e, xa que logo, a comprender mellor de que xeito contribúen ao turismo galego e en que medida existe campo para percorrer aínda nesta dirección, sen esquecer a detección das eivas que cómpre tamén efectuar.

Metodoloxicamente, baseamos o traballo nunha revisión de antecedentes internacionais, tanto en revistas especializadas como en manuais académicos en xeografía do turismo e do transporte, que sintetizamos no primeiro apartado. O resto de apartados xurdiu dunha investigación tanto sobre organismos públicos coma privados, que se complementou con numerosas chamadas telefónicas e visitas ás organizacións das que se xulgo que se podía obter información relevante e con cuxos datos subministrados demos elaborado, por exemplo, a cartografía temática. Pola súa banda, as análises de caso consistiron en estudos concretos nos que, mediante a técnica da “bóla de neve”, demos chegado a tres organizacións que nos semellaron interesantes para os efectos desta investigación. Nos tres casos facilitáronnos amablemente datos concretos de demanda que permiten xulgar o consumo dos produtos ofrecidos.

Logo de determinarmos neste limiar o obxecto de estudo, efectuamos no segundo punto unhas consideracións de tipo teórico que parten da perspectiva xeográfica e que inclúen varios exemplos de referencia. Da revisión teórica xorde tanto a delimitación do fenómeno que se vai estudar –referir cando o transporte devén nun

produto turístico— coma o sentido da análise que se vaia efectuar. No terceiro punto achegamos unha aproximación xeral á cuestión en Galicia mediante unha exposición razoada da listaxe de prácticas turísticas que se poden adscribir ás condicións fixadas no marco teórico. Destaca nesta exposición a confección de tres mapas temáticos que permiten situar no espazo as prácticas que analizamos mediante tres grandes grupos que nos semellan significativos para os nosos efectos: os catamaráns, os camiños de ferro e os barcos mariñeiros. Deseguido, no cuarto apartado, profundamos mediante a análise de caso en tres organizacións que consideramos representativas da oferta de transportes como produto turístico: o Museo do Ferrocarril de Galicia, unha empresa de catamaráns no río Sil e outra de cruceiros na ría de Arousa. Expóñense as características principais de cada un dos produtos ofrecidos, que se escolleron como mostra da diversidade de prácticas existentes neste eido en Galicia. Pechamos a nosa contribución cunhas conclusións nas que sistematizamos as achegas obtidas e, en último lugar, ofrecemos vieiros de futuro.

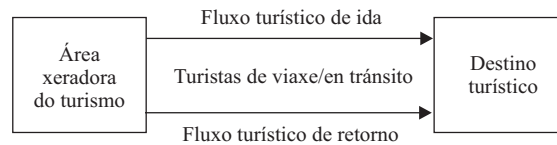
2. AO REDOR DA INTERFACE TURISMO-TRANSPORTE DESDE UNHA PERSPECTIVA XEOGRÁFICA

Como é sabido, a xeografía encárgase do estudo do territorio. Na procura de coñecementos sobre o que acontece na superficie terrestre, xeráronse pólas dentro da xeografía para cada elemento ou fenómeno con manifestación espacial. Neste contexto, apareceron a xeografía do transporte e a do turismo. Ambas as dúas deron en xerar as súas propias linguaxes, a súas respectivas teorías e metodoloxías, e cadanseus eidos de acción, sen en moitas ocasións interactuaren entre elas (Page, 1994; Hall, 1999). Porén, a importancia que para o turismo ten o transporte —e ao revés— implicou que a interface turismo-transporte recibise unha progresiva atención desde a xeografía. Dado que a nosa contribución se sitúa nesta interface, cómpre revisar de que xeito se teorizou sobre o tema. De entrada, Page (1994, p. 23) detectou que, polo xeral, a principal aproximación aos transportes turísticos é o uso dos conceptos da xeografía dos transportes por parte da do turismo e non no sentido inverso, algo que, como veremos, ten implicacións notables.

A xeografía do turismo tradicionalmente entendeu os transportes de xeito pasivo, como obxecto inescusable de análise por representar o vieiro mediante o cal os turistas chegan a un destino. E, dado que o turismo implica desprazamento no espazo —segundo a definición consagrada da Organización Mundial do Turismo (WTO, 1991), o turismo por definición realízase na contorna non habitual do turista e, xa que logo, tense que producir un movemento no espazo—, a xeografía do turismo analizou o transporte tendo en conta dúas cuestións: por unha banda, cales son os medios preferidos de transporte para o lecer —con cadansúas participacións no reparto modal— e, por outra, cales son as novas tendencias neste eido (Williams, 1998). Desde a perspectiva do turismo, Page (1994) formulou unha monografía so-

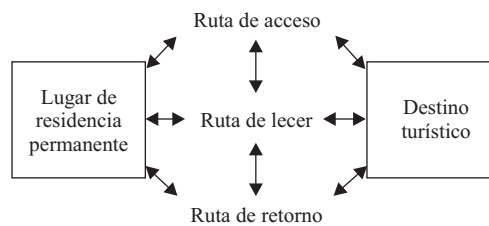
bre transportes na que estudaba os medios de desprazamento do turista, tanto de ida como de volta, cun modelo específico para o efecto (figura 1). Neste modelo falta un matiz, que logo unha achega posterior do propio Page (1998) introduciu, que é o uso dos transportes que o turista pode facer no propio destino, ás veces –e aquí atopamos xa a nosa perspectiva– especificamente como forma de lecer (figura 2).

Figura 1.- Sistema turismo-transportes



FONTE: Page (1994, p. 5)².

Figura 2.- Modelo de Mariot de fluxos turísticos entre dous lugares



FONTE: Page (1998, p. 223).

Na bibliografía española este tipo de aproximacións aos transportes turísticos producíronse de xeito semellante. Así, nun libro monográfico de turismo e transporte, Blasco (2001) revisou a historia do turismo, dunha banda, e a dos transportes, da outra, para logo deterse nos factores que motivan a escolla dun determinado modo de transporte por parte do turista; logo analizou cada un dos modos e de que xeito son aproveitados por parte do turismo. Introduciu un par de capítulos que van alén da simple consideración dos transportes como elemento ao servizo do turismo, nos que se insinúa de que xeito o propio transporte pode devir nun atractivo turístico, igual ca no modelo de Mariot traballado por Page (1998). Entre liñas, dedúcese que determinados desprazamentos no destino se producen polo pracer de empregar un modo de transporte. Blasco (2001) escolleu neste sentido os trens turísticos e os cruceiros como exemplos de transporte debido en turismo. No entanto, este autor non analiza de que xeito o material rodante ou os barcos debeñen nun atractivo turístico en si mesmo. Blasco (2001) argüíu que a principal característica dos trens turísticos é “realizaren un percorrido que permite ver superficialmente moitos lu-

² Todas as figuras e mais as citas están traducidas á lingua galega, traducións que son sempre nosas.

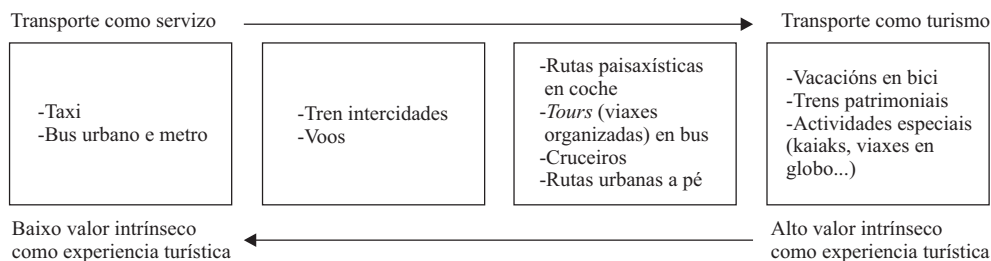
gares” (p. 101). Aínda que evidentemente isto é así, falta coñecer ata que punto o propio medio de transporte é un obxecto de consumo turístico e non só o discorrer por distintas paisaxes. Tal e como sinalara Page (1994, p. 23), desde a literatura turística seméllase analizar o transporte só coa linguaxe da xeografía dos transportes e non coa propia da xeografía do turismo.

Unha perspectiva semellante á de Blasco (2001) foi desenvolvida na bibliografía portuguesa por Palhares (2002), que circunscribe a interface transporte-turismo a entender o transporte como mecanismo ao servizo do desprazamento de turistas. Porén, este autor, como Blasco (2001), tratou xa determinados casos nos que o transporte devén nun atractivo turístico, malia non profundar neles. Así, por exemplo, no tocante aos trens, afirmou que “o transporte ferroviario exclusivamente destinado ao segmento turístico esperta cada vez máis interese, principalmente aquel dedicado ás viaxes escénicas, coma os trens panorámicos, e ás viaxes nostálgicas efectuadas en antigas locomotoras de vapor” (Palhares, 2002, p. 285).

Un paso conceptual adiante na investigación da interface turismo-transporte represéntao a aproximación do propio Page unha década despois da súa primeira contribución. Daquela, este autor falou dunha “nova aproximación” (Page, 2005), fundamental para os nosos efectos, na que se distinguen dúas posibilidades (figura 3):

- Dunha banda, dáse o transporte *para* o turismo, como mecanismo utilitario que permite transportar o turismo. A satisfacción está relacionada co custo e coa velocidade de viaxe, e o modo de transporte non posúe un valor intrínseco por si mesmo.
- Da outra, prodúcese o transporte *como* turismo, onde o transporte permite un desprazamento e, ao mesmo tempo, é a base dunha experiencia turística. Aquí non son igual de determinantes nin o custo nin a velocidade.

Figura 3.- O continuo turismo-transportes



FONTE: Page (2005, p. 22).

Xa que logo, Page (2005) vai alén da súa contribución do ano 1994 e afonda na idea de que o transporte pode ser en si mesmo un atractivo turístico. O marco analítico de Page (2005) fixa un continuo con dous polos que se achegan mediante chanzos intermedios (figura 3). Porén, e alén desta teorización, a contribución de

Page (2005) fica, ao noso xuízo, incompleta, porque se centra no estudo do transporte *para* o turismo, desbotando unha consideración detallada do transporte *como* turismo. Deste xeito, a nova conceptualización tradúcese nunha simple mención, pero non se desenvolve, e só se insiste nos motivos tradicionais, aínda que actualizados mediante unha nova axenda: transporte sostible, o papel acadado por internet neste eido, aspectos ambientais, etc.

Este esquema da figura 3 foi reproducido en manuais posteriores de turismo, nos que sempre se tende a dar un tratamento moito máis dilatado do transporte *para* o turismo que do transporte *como* turismo. Por exemplo, no manual de Page e Connell (2006, p. 153) achégase o modelo teórico e fálase dos dous polos, pero logo todas as consideracións se centran no transporte *para* o turismo. Neste manual só unhas explicacións puntuais dos produtos de barcos de canles e ríos en augas interiores de Francia ou de Inglaterra (p. 163) poderían considerarse análises de transporte *como* turismo. Outro exemplo de manual que cita de paso o transporte *como* turismo é o de Cooper *et al.* (2008). Estes autores recoñecen que “*o transporte pode ser a mesma atracción ou actividade turística*” pero, na medida en que iso só acontece “*nunha minoría de ocasións*” (p. 405), non se desenvolve esta casuística alén de listar exemplos. No entanto, Cooper *et al.* (2008, p. 407) sinalaron que este segmento está en expansión.

Na liña da nova axenda da interface transportes-turismo sistematizada por Page (2005), as máis das novas achegas en xeografía do turismo fan fincapé no transporte coma un dos principais elementos contaminantes e con maior impacto ambiental do sistema turístico. Neste sentido, as pescudas recentes sobre turismo e cambio climático danlle gran relevancia á cuestión dos transportes como causantes maiúsculos das afeccións ao clima por mor do turismo (Becken e Hay, 2007). Ata hai pouco se consideraba que, aínda que se fixeran moitos esforzos académicos para ver como reducir os efectos ambientais do transporte en xeral, se puxera escasa énfase no transporte turístico en particular (Lawson, 2001). Así e todo, a investigación recente está a encher este baleiro e actualmente hai unha numerosa literatura sobre transportes turísticos e cambio climático. Un estudo de caso específico recentemente publicado pódese incluír neste tipo de avances: analiza como o *Hadrian's Wall* –unha das principais atraccións turísticas do Norte de Inglaterra– pode tender a unha mobilidade máis sostible mediante un uso eficiente dos distintos sistemas de transporte (Guiver *et al.*, 2008). Outro estudo nunha dirección semellante é o de Schiefelbusch *et al.* (2007), no que se avalía un método de cálculo do potencial de redución da pegada ecolóxica que comportaría unha planificación sostible das viaxes turísticas en Alemaña.

Tamén no tocante ao estudo da interface transporte-turismo se produciron nos últimos anos unha serie de interpretacións críticas sobre o rol que desempeñan os transportes para o turismo, nas que se subliña que a “*turistificación*” do territorio pode implicar que, paseniño, os transportes se poñan ao servizo do turismo e non dos residentes (Hall, 1999; Dickinson e Robbins, 2008). Deféndese así que nos es-

pazos nos que se produce turismo se dá unha competición entre grupos sociais (turistas, dunha banda, e non turistas, da outra) polos recursos escasos de transporte (servizos ou infraestruturas). Trátase dun enfoque propio da xeografía social de enorme interese para o asunto que nos ocupa, e que engade novos matices á interface que estamos a revisar.

En planificación de destinos turísticos –unha das aplicacións habituais da xeografía do turismo–, o entendemento da interface turismo-transportes é moi semellante ao que vimos expondo ata o de agora. Así, o manual de referencia de Gunn entende o transporte como un elemento imprescindible para o éxito do destino (Gunn e Var, 2002, p. 52), isto é, un medio que permite a chegada de turistas de xeito pasivo. No entanto, como nalgunhas das anteriores referencias que manexamos, Gunn e Var (2002) subliñan determinados elementos de destinos (estradas cun alto valor paisaxístico, trens turísticos, etc.) que son atractivos turísticos en si mesmos. O interesante na achega de Gunn e Var (2002) é a discusión sobre en que medida este tipo de elementos se poden clasificar ou non como atractivos. A pesar de que se trata dunha cuestión desenvolvida de xeito secundario, ten un alto interese no noso caso. Vexamos, por exemplo, o que se di no tocante ás estradas cun alto valor paisaxístico (*scenic highways*): “A pesar de que podería darse un consenso sobre que é unha estrada escénica, defínila co obxectivo de planificala, construíla ou protexela constitúe un asunto moi complexo. Polo xeral acéptase o principio de que a dita estrada engloba tanto a paisaxe que se ve como propiamente a infraestrutura viaria. Porén, non hai unha definición aceptada de estándares de deseño [...]. Cada caso precisará a súa propia definición e estándares” (Gunn e Var, 2002, p. 256).

Neste sentido, é evidente que non están claras cales son as condicións que permiten que un determinado transporte se converta nun produto turístico. Xa que logo, semella evidente que na interface turismo-transporte existe unha eiva bastante substancial no entendemento de como o transporte pode devir nun atractivo turístico. Volvendo á idea inicial de Page (1994, p. 23), a xeografía do turismo tomou a aproximación da xeografía dos transportes para afrontar esta interface, pero foi incapaz de aplicar os seus conceptos e métodos –creación e comercialización de produtos, comportamentos da demanda, etc.– na análise dos produtos de transporte como turismo.

Así pois, e alén de todas estas direccións investigadoras que vimos de revisar, pensamos que unicamente se produce un estudo real do transporte *como* turismo cando se empregan a teoría e as técnicas propias da xeografía do turismo. Isto só acontece en determinados traballos concretos que se dedican especificamente á cuestión. Destaca nesta dirección Robbins (2003), quen determina que os produtos de transporte como turismo son reducibles a tres categorías, que caracterizamos con exemplos seus e nosos:

–En museos e parques temáticos sobre o transporte, moitos dos cales, alén das exposicións de vehículos (orixinais ou réplicas), ofrecen a posibilidade de facer per-

- corridos con medios de transporte históricos como, por exemplo, máquinas de tren de vapor. Robbins (2003, p. 90) ofrece uns datos interesantes: para o ano 2000 e no Reino Unido, o museo nacional marítimo de Greenwich recibiu máis de 600.000 visitantes e o dos camiños de ferro en York, 430.000. Outros importantes museos ferroviarios do mundo son os de Mulhouse (Francia), Nürnberg (Alemaña), Vilanova i la Geltrú (Cataluña) ou Adelaide (Australia).
- Cando o vehículo se converte en parte da atracción turística dun determinado destino e nunha icona percibida como tal polo turista. Sería o caso, por pór dous exemplos do mesmo Robbins (2003, p. 91), do bus de dous andares e dos taxis negros de Londres ou do taxi amarelo en Nova York. Segundo este autor, non hai evidencias de que os turistas empreguen máis estes medios como actividade de lecer, nin de que perdan a súa funcionalidade para a poboación local. No entanto, achegan evidente valor ao turismo nos respectivos destinos. Cremos que os *eléctricos* e *elevadores* de Lisboa tamén se poderían inscribir nesta segunda categoría analítica.
 - O terceiro grupo aplícase cando “*a viaxe se leva a cabo fundamentalmente por ela mesma e o pracer derivado de montar no vehículo é a principal motivación do turista*” (p. 92). É o caso de barcos que fan pequenas viaxes, tanto en augas doces coma en salgadas. O autor puxo o exemplo do *Lake District* en Inglaterra. Pola súa banda, en Barcelona as coñecidas como *orenetes* (andoriñas) fan unha popular viaxe entre os peiraos do porto vello. Outro exemplo son os trens de carbón que, segundo Robbins (2003), xeran cinco millóns de visitantes anuais no Reino Unido e que desenvolven un papel importante en determinados destinos. O autor tamén cita os buses de dous andares co superior descuberto. Outro caso que aparece noutras obras mencionadas (Blasco, 2001; Palhares, 2002), claramente asimilable a este terceiro grupo, son os trens-hotel de longo percorrido que se ofrecen como turísticos. É o caso, por citar algúns dos máis coñecidos, do *Orient Express* en Europa, do *Blue Train* en Sudáfrica, do *Transiberiano*, do *Transcanadense* ou do *Indian Pacific* australiano; os dous primeiros son uns reputados produtos turísticos de luxo, mentres que os dous últimos son plenamente turísticos pero posúen un amplo rango de tarifas; nos exemplos canadense e ruso hai un uso parcial do servizo por parte de non turistas.

Alén desta revisión, cómpre dicir que o tema dos cruceiros xerou unha literatura internacional propia, na que se pon de manifesto ata que punto estes produtos son debedores, non tanto dos portos visitados –ou dos mares transitados– como dos servizos ofrecidos dentro do propio barco (Blasco, 2001; Palhares, 2002; Dowling, 2006; Lück, 2007). A popularización do turismo de cruceiros chegou ao extremo de sosterse agora a súa “*mcdonalización*” (Weaver, 2005). Agás mencionarmos a importancia acadada polos cruceiros na literatura científica, non queremos profundar nesta cuestión, dado que non forma parte do noso obxecto de estudo.

3. OS TRANSPORTES COMO PRODUTO TURÍSTICO EN GALICIA. UNHA PERSPECTIVA XERAL

Partindo do modelo de Page (2005) achegado na figura 3 e da categorización de produtos de Robbins (2003), apuntamos no cadro 1 unha proposta de sistematización dos transportes ofrecidos en Galicia *como* produtos turísticos. Neste terceiro apartado revisamos os produtos listados no cadro 1, ofrecendo os principais lugares do país nos que se realizan. Os produtos son agrupados mediante unha clasificación modal convencional como as que se adoitan empregar en xeografía dos transportes.

Cadro 1.- Proposta de sistematización de produtos turísticos de transporte en Galicia

TRANSPORTE FERROVIARIO		TRANSPORTE MARÍTIMO	
<ul style="list-style-type: none"> - Tren turístico de curto percorrido - Tren turístico de luxo de longo percorrido - Tren de vapor - Vía verde - Tranvía turístico - Museo do ferrocarril 		<ul style="list-style-type: none"> - Barco - Lancha - Catamarán - Embarcacións deportivas especiais (kaiaks, remo, etc.) - Museo marítimo 	
TRANSPORTE VIARIO	TRANSPORTE AÉREO	TRANSPORTE FLUVIAL	
<ul style="list-style-type: none"> - Autobús turístico - Trenciño turístico 	<ul style="list-style-type: none"> - Helicóptero turístico - Planadores lixeiros (parapente, ala delta, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Catamarán - Embarcacións deportivas especiais (kaiaks, rafting, etc.) 	

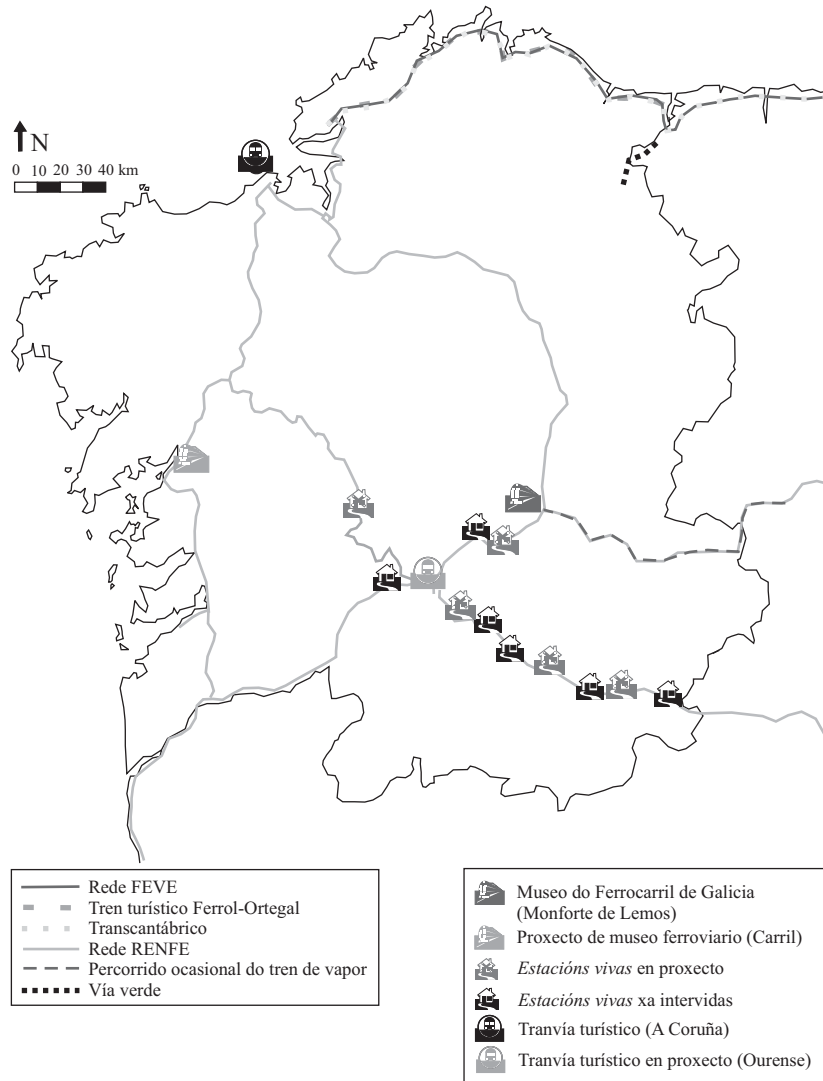
FONTE: Elaboración propia.

3.1. TRANSPORTE FERROVIARIO

A rede ferroviaria galega está dividida en dúas operadoras: a de vía estreita (xestionada por FEVE) e a de vía ampla española (en mans de RENFE-Operadora). Mentres que a primeira se concentra no percorrido setentrional Ferrol-Ribadeo, a segunda controla o resto da rede (mapa 1). Esta división ten unha importancia de primeira orde para os nosos efectos, na medida en que FEVE incentivou ou acolleu unha serie de produtos turísticos na súa rede, mentres que RENFE non xerou nin acubillou practicamente nada neste sentido.

Na liña FEVE coexisten dous produtos turísticos (mapa 1). Dunha banda, o *Transcantábrico* ou convoi turístico de luxo de longo percorrido que conecta Ferrol con outras cidades da cornixa cantábrica e León, que foi inaugurado no ano 1983, produto que se pode considerar un verdadeiro hotel rodante. Da outra, o tren turístico Ferrol-Ortegal, que une Ferrol con Ortigueira e tamén Ribadeo con Ferrol, con paradas intermedias. O tren turístico permite desde o ano 2007 e durante os meses de verán (xullo e agosto) gozar dun paquete turístico de un día ou de fin de semana, que inclúe as viaxes en camiño de ferro e tamén a visita guiada e xantar (con aloxamento no caso do paquete de fin de semana) na bisbarra de Ortegal (Cariño, Santo André de Teixido, Cedeira, etc.) e na cidade de Ferrol; nos desprazamentos por Ortegal e por Ferrol o paquete inclúe o autobús.

Mapa 1.- Cartografía do transporte ferroviario como produto turístico



FONTE: Elaboración propia.

Na rede RENFE non existen produtos comparables aos de FEVE. Ao redor do núcleo de Monforte de Lemos, e sobre todo polo impulso da Fundación dos Ferrocarrís, xerouse o Museo do Ferrocarril de Galicia, que aproveita antigas instalacións abandonadas de RENFE. Teremos ocasión de referirnos a el no punto 4.1. Desde o núcleo monfortino saen ás veces, e sen periodicidade fixa, locomotoras de vapor restauradas nos obradoiros do Museo en dirección a Ponferrada, en especial

o tren coñecido como *Galaico Expreso*, pero son circulacións esporádicas que non permiten falar de verdadeiros produtos turísticos deseñados como tales. Tamén na rede RENFE se poden mencionar a iniciativa *Estacións vivas, espazos vivos* que, financiada pola Deputación de Ourense e con fondos INTERREG, afecta sobre todo á liña Ourense-Zamora (mapa 1), e mediante a cal se restaurou –ou se pensa restaurar– un total de doce estacións (seis nunha primeira fase) abandonadas que, sendo propiedade de ADIF, foron cedidas á Deputación. A iniciativa –en marcha desde o ano 2003– consiste en converter para o uso turístico estas estacións, aínda que non sempre o uso está definido (Paül, 2009). Estudouse a posibilidade de que circule un tren turístico que articule estas estacións, e mesmo a de pechar a liña unha vez se abra o tren de alta velocidade e convertela nunha vía verde³, pero son eventualidades non concretadas. Tamén vencellado á rede RENFE estaría o museo do tren previsto no apeadeiro de Carril (no Salnés), lugar moi importante na historia do camiño de ferro galego, pois era o punto de orixe-final da primeira liña ferroviaria do país (Santiago-Carril).

Unha experiencia singular é o tranvía turístico da Coruña. Na década de 1990 ideouse a reimplantación do tranvía eléctrico na cidade herculina con finalidades turísticas, proxecto vinculado á reforma da fronte marítima da cidade e levado a cabo en solitario polo Concello coruñés. No ano 1997 inaugurouse a liña de tranvía, que na actualidade percorre doce quilómetros distribuídos entre a Porta Real e a rotonda das Escravas (orixinalmente unira só o Castelo de Santo Antón coa Torre de Hércules), de xeito que ten unha ruta totalmente litoral que envolve a península e o istmo da cidade. Os tranvías circulan desde o mediodía ata o solpor con frecuencias de entre vinte minutos e media hora, dependendo da época do ano. A frota é de catro unidades de época, o que reforza unha estética claramente ao servizo da funcionalidade turística da infraestrutura.

No val do Eo hai a única vía verde galega, duns catorce quilómetros –a metade dos cales pertence a Asturias– entre Vilaoudriz (na Mariña Oriental) e San Tirso de Abres (xa no Principado asturiano). Trátase da reconversión en vía verde do treito superior da antiga liña de tren abandonada desde a década de 1960 que unira desde comezos de século Ribadeo con Vilaoudriz, onde había unha mina de mineral de ferro. Na actualidade o estado da vía verde é malo, con túneles sen iluminación e con circulación de augas, firmes de desiguais calidades e estándares de conservación, inestabilidade de noiros e pontes, asfaltado dun tramo que permite o paso de coches, etc.

3.2. TRANSPORTE VIARIO

Só nos consta un bus turístico como tal en Galicia: o de Vigo. Funciona todo o verán (con catro circulacións diarias) e durante o inverno unicamente cando chegan

³ Unha vía verde é un itinerario cicloturista e sendeirista que se instala sobre unha antiga vía ferroviaria.

cruceiros aos peiraos. Xestionado pola empresa municipal de transportes (*VITRASA*), segue o modelo de bus con andar superior descuberto. No ano 2008 utilizárono 8.026 persoas⁴.

Outra modalidade de transporte viario que constitúe un produto turístico é o tren-ciño, que está presente cando menos en Ourense, Pontevedra e Santiago, así como no Salnés (no Grove, na Toxa e en Cambados). No caso de Ourense, o tren-ciño –denominado *Tren Termal*– non só é empregado para os efectos turísticos, senón tamén de xeito sistemático pola poboación local, dado que comunica as termas de Outariz co centro da cidade, un percorrido de máis de cinco quilómetros. Precisamente, existe a proposta en Ourense de aproveitar a chegada do tren de alta velocidade para liberar da circulación de trens o treito de vía férrea entre o sur da cidade (Mariñamansa e Seixalvo, e mesmo o polígono de San Cibrao) e Outariz, un treito que podería converterse nun tranvía urbano de máis de dez quilómetros de percorrido que estruturase a oferta turística da cidade, nomeadamente as tres grandes áreas termais –As Burgas, A Chavasqueira e Outariz– e tamén valesse, de contar cunhas frecuencias de paso axeitadas, para transporte público urbano que daría desconxestionadas as principais arterias da cidade (mapa 1).

2.3. TRANSPORTE FLUVIAL

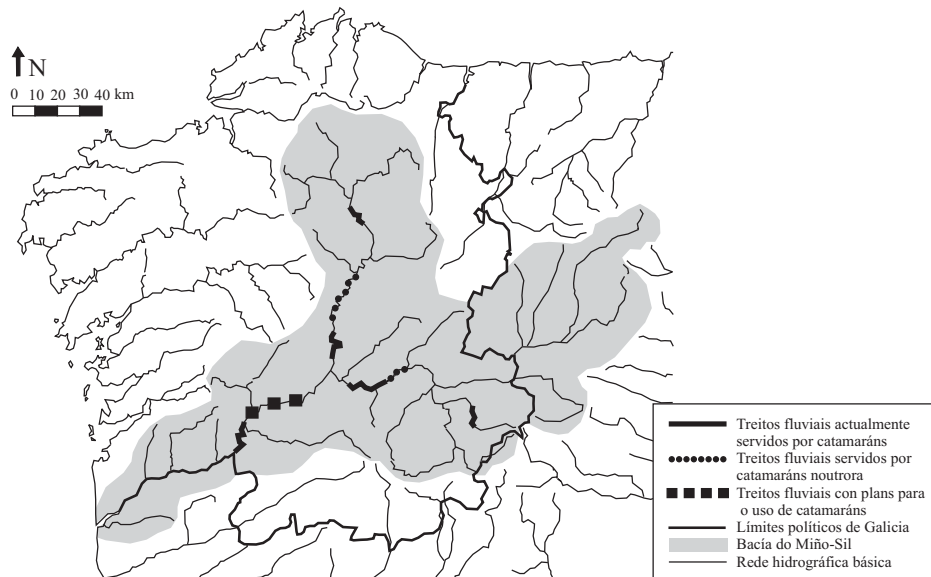
O transporte fluvial con fins turísticos en Galicia tivo un crecemento notable nos últimos anos, sobre todo por mor dos catamaráns. Cómpre matizar de entrada que practicamente ningún dos barcos coñecidos como “catamaráns” o son tecnicamente, pero adóitanse chamar así e nós imos empregar esta denominación. Santos e Pazo (1995) sitúan o seu inicio algo antes do ano 1995 no Miño, augas abaixo de Lugo, e coas nosas pescudas obtivemos que *Viaxes Pardo* iniciou a súa actividade de navegación no canón do Sil precisamente ao redor desa data. Sexa cal sexa o momento e o lugar de orixe, o desenvolvemento foi moi importante ao longo dos últimos quince anos. Tal e como se pode ver no mapa 2, os percorridos en catamarán consolidáronse no tramo baixo do río Sil e no medio do río Miño, vencellados aos grandes encoros da bacía, que permiten un nivel regular de auga e, xa que logo, a navegación. Estes percorridos fanse maioritariamente por unhas paisaxes escénicas dunha gran vistosidade, como son os canóns fluviais da Ribeira Sacra. Sexa como for, consta que determinados treitos estiveron en funcionamento no seu día e que na actualidade non están abastecidos e, así mesmo, hai proxectos de pór en explotación novos percorridos. Ímolos ver todos deseguido.

Os primeiros percorridos foron nos encoros de Santo Estevo (desde o peirao de Loureiro, preto da parede do encoro, no concello de Nogueira de Ramuín), Belesar (desde o peirao de Portomarín) e dos Peares (desde o peirao de Belesar, no concello

⁴ [sen autoría]: “Vigo cuenta con un nuevo autobús turístico «totalmente accesible» y acondicionado para funcionar en invierno”. (Dispoñible en: <http://www.europapress.es>. Última consulta: 01/04/09).

de Chantada). Ao construírse o peirao de Doade (no concello de Sober), o percorrido polo Sil ampliouse augas arriba do mesmo encoro de Santo Estevo ata Augas-mestas, onde se une o Lor ao Sil, xa nas portas do Courel. No seu momento os catamaráns foron un servizo turístico descontextualizado dunha contorna –a Ribeira Sacra– en “*lamentable estado de abandono e degradación*” e sen aloxamentos (Santos e Pazo, 1995, p. 263). A situación é moito mellor agora, e os catamaráns consolidáronse como un elemento estrela da oferta turística da Ribeira Sacra e, deste xeito, individualizan e caracterizan este destino fronte a outros, non só do interior de Galicia, senón da Península Ibérica.

Mapa 2.- Cartografía do aproveitamento da rede fluvial da bacía Miño-Sil por parte dos “catamaráns”



FONTE: Elaboración propia.

Na Ribeira Sacra pertencente á provincia de Lugo, a Deputación asumiu xa hai máis dunha década un forte liderado no tema dos catamaráns, xa fose mediante a xestión directa da propia frota ou mediante concesións a empresas privadas dos seus barcos. En troques, no caso ourensán predominaron as empresas privadas. Na actualidade Lugo conta cun servizo provincial de xestión de reservas (www.rutasembales.es) que ofrece un total de cinco rutas, que non sempre están dispoñibles –no verán do ano 2009, por exemplo, estiveron tres, dúas das cales agardan ser mantidas durante todo o inverno–. As cinco rutas que figuran na web son as seguintes: Doade-encoro de Santo Estevo cara abaixo-Doade (con dúas variantes, unha máis longa e outra máis curta; hogano só se ofrece a curta), Doade-Augas-mestas-Doade (hogano non se ofrece), Belesar-encoro dos Peares cara abaixo-

Belesar, e Lugo-Ombreiro-Lugo (esta derradeira é a que se prevé non ofrecer durante o inverno). Como novidade, no verán do ano 2009 a Deputación de Lugo ofreceu de xeito experimental durante as fins de semana un servizo de *catering* nos barcos con viño da Ribeira Sacra e pinchos, o que permite comezar a superar a simple oferta dunha viaxe.

Na beira ourensá os servizos concéntranse nos peiraos de Loureiro, onde operan *Viaxes Pardo* e *Hemisferios*. Ambas as dúas ofrecen desde hai anos servizos de *catering* que se poden solicitar por adiantado, aluguer de barcos para celebracións ou eventos, ou ben cafetarías nos catamaráns. En Loureiro construíuse un edificio no peirao que gañou por concesión a compañía *Hemisferios*, no que hai servizo de restauración e unha oficina de turismo con tenda. Referirémonos a *Hemisferios* no punto 4.2. No caso de *Viaxes Pardo*, ofrécese paquetes que inclúen, alén do servizo fluvial, o desprazamento nun só día ata Loureiro desde Ourense, Pontevedra ou Vigo (completado con visitas a varios mosteiros e coa restauración incluída), e tamén, para dúas noites, o aloxamento e mais a media pensión nun hotel da propia empresa na zona.

No resto da bacía Miño-Sil só consta a existencia de servizos de catamaráns no encoro de Prada (desde o ano 2007, co barco *Alberguería*, nomeado así na honra da aldea asolagada polo encoro no ano 1959), na Terra do Bolo, e tamén no Ribeiro, en concreto no encoro de Frieira. Neste segundo caso, opera a empresa *Autna* entre Cortegada e Arnoia que, como na Ribeira Sacra ourensá, ofrece excursións, xantares, ceas, festas privadas, etc. *Autna* iniciou a súa actividade con catamaráns no ano 2002. Existen plans, cartografados no mapa 2, de ampliación destes servizos cara á cola do encoro de Frieira, ata Ribadavia, cun posible peirao preto de Francelos. Isto permitiría que no paquete que *Autna* ofrece –catamarán no río máis visita á zona vella de Ribadavia, co servizo de bus desde o peirao de Arnoia ata a vila– se puidese aforrar o bus.

Existe tamén o proxecto de implantar un servizo de catamaráns no encoro de Castrelo de Miño, que fose desde Castrelo ata as portas de Ourense (ata Outariz, dado que augas arriba non pode circular por mor do leito do río) (mapa 2). Este percorrido requiriría unha dragaxe de fondos á altura de Untes. Este catamarán en proxecto dinamizaría boa parte da oferta termal da falla do Miño: Outariz (enlazando coa oferta urbana de Ourense), Laias (concello de Punxín) e Alongos (Toén). Isto permitiría estruturar mellor o produto termal ourensán e a sinerxía de ofertas que devirían complementarias.

No Baixo Miño operou ata o ano 2008 unha empresa desde o peirao de Pasaxe (parroquia de Camposancos, concello da Guarda); porén, ao navegar polo esteiro da foz do río, trátase dun servizo máis atribuíble ao transporte marítimo que ao fluvial.

Alén de todas as posibilidades vencelladas cos catamaráns, cumpriría falar doutros tipos de transporte fluvial que son empregados para os efectos turísticos en Galicia. Estoutras posibilidades inclúen o descenso en kaiak, o piragüismo, o *rafting*,

etc. Agás determinados puntos nos que se ofrecen produtos ben estruturados, en realidade este tipo de actividades en Galicia atópanse en fase embrionaria e son practicadas esporadicamente por deportistas *amateurs*, polo xeral con moita vontade e escasa infraestrutura. Doutra banda, a construción masiva de miniencoros nos ríos galegos nas últimas décadas minguou moito as posibilidades existentes para practicar estes deportes en augas bravas en varios cursos fluviais que se libran dos grandes encoros como, por exemplo, en determinados treitos dos ríos Arnoia, Ulla ou Umia, que presentaban grandes posibilidades neste sentido, pero que foron afectadas arreo. Algún río da Mariña, por exemplo o Ouro, aínda mantén opcións notables e sería desexable non esmagalas.

Porén, en determinados puntos trabállase coas ditas embarcacións. Nos cursos baixos do Tambre, do Ulla e do Miño e no curso medio do Xallas (por riba do encoro da Fervenza) varias empresas ofrecen kaiak. Doutra banda, o *rafting* está ofertado no curso baixo do Ulla e no treito do Miño augas abaixo do encoro de Frieira e ata o Baixo Miño, onde as augas convértense en calmas. O piragüismo aparece en ríos coma o Eo, o Navia (máis ben en Asturias) ou o Sil (en Santo Estevo). No interior de Galicia, ao redor dos clubs náuticos de determinados encoros, tamén existen posibilidades varias con estas embarcacións, mesmo con vela e con catamarán (sen motor): Castrelo (O Ribeiro), O Corgo (Baixa Limia), Lugo, Vilagudín (Terra de Ordes), etc. De todos os xeitos, a potencialidade do turismo náutico do interior de Galicia é notable, dada a gran cantidade de encoros e o seu nivel alto de augas practicamente todo o ano e en todas as tempadas; en troques, os niveis de desenvolvemento son mínimos.

Castrelo de Miño estase a consolidar nos últimos anos como un referente en deportes náuticos fluviais, cun papel destacado do *Clube Náutico*. Na actualidade no encoro practícanse remo, catamarán, vela, piragüismo e pesca deportiva. Porén, falta infraestrutura turística básica, nomeadamente hoteleira. Cando determinadas seleccións deportivas deciden facer un *stage* de adestramentos ou se celebran grandes eventos (nos meses de febreiro e marzo do ano 2009 acadouse o *Open das Nacións de Remo*), non hai posibilidades de aloxarse en Castrelo e os deportistas e acompañantes deben ir ata Ourense, O Carballiño e mesmo Vigo. Existen propostas para construír un centro de alto rendemento na beira do encoro, con infraestrutura hoteleira asociada para, deste xeito, poder captar en inverno seleccións nacionais de países nórdicos e contribuír a fixar a demanda en Castrelo e, así mesmo, desestacionalizar o turismo no Ribeiro.

3.4. TRANSPORTE MARÍTIMO

Se no uso turístico do transporte fluvial a casuística en Galicia é ampla, o marítimo ofrece aínda un abano moito máis vasto e, como actividade turística, posúe un percorrido máis longo. Un exemplo paradigmático ofrécennolo os barcos que desde Vigo se dirixen ás illas Cíes. O transporte entre as illas e a costa ten unha orixe in-

memorial e xa existen servizos turísticos, en concreto cara ás illas Cíes, desde cando menos a década de 1930, e é na de 1950 cando comezan os servizos regulares de vapor que as chegan a masificar (González-Alemparte, 2003). Na actualidade este servizo atópase regulado por lexislación propia⁵ e, así mesmo, existe unha limitación normativa do número máximo de visitantes autorizados diariamente a chegar a ás illas Cíes por mor da capacidade de carga do arquipélago (fixada en 2.200 persoas). Isto pon de manifesto que se considera que o transporte turístico rebordou os límites da sostibilidade do destino. No caso de Ons, a data de hoxe aínda non se fixou cal vai ser ese límite, mais *a priori* se prevé que sexa inferior ao establecido para as Cíes.

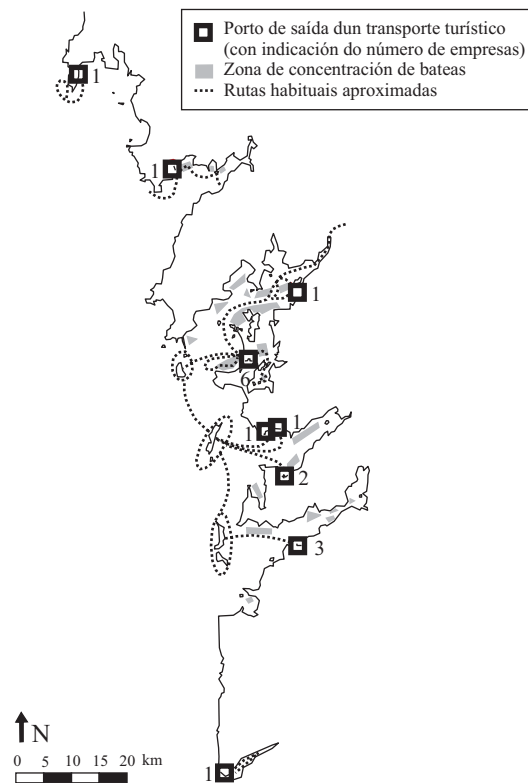
No mapa 3 ensaiamos un exercicio de representación do transporte turístico marítimo. En primeiro termo, destacan como categoría distintiva os servizos que unen varias localidades da ribeira das rías de Vigo e Pontevedra cos arquipélagos de Cíes e Ons, respectivamente. A empresa *Mar de Ons* ten a concesión na ría de Vigo desde o ano 1999 e na actualidade ofrece conexións entre as Cíes, dunha banda, e Vigo, Baiona e Cangas, da outra. Tamén comunica, neste caso desde o ano 1993, Sanxenxo e Portonovo coas Ons. Doutra banda, a navieira *Isla de Ons* conecta regularmente Bueu coas Ons. Todos estes servizos ofrécense sobre todo nos meses de xullo e agosto, o que evidencia que están orientados ao turismo estival de sol e praia, aínda que no caso da conexión Cíes-Vigo o período amplíase ata os meses de xuño, setembro e outubro. As embarcacións que dominan neste servizo son os catamaráns. Ambas as dúas empresas, e tamén as axencias de viaxes, ofrecen paquetes integrados (con aloxamentos nas illas, visitas guiadas, etc.) e outros servizos como, por exemplo, as excursións marítimas polas rías de Vigo e Pontevedra, ou o aluguer de barcos para celebracións, convencións, xantares, etc. Barcos de *Mar de Ons* participaron alugados por empresas que quixeron estar presentes en eventos que se celebran –ou que se celebraron– nas rías galegas, como a regata *Cutty Sark (Desafío Atlántico)* no ano 2009 ou a *Volvo Ocean Race* (edición 2005-2006, con saída en Vigo). Deste xeito, pasouse do simple transporte entre a costa e as illas a un amplo abano de opcións dispoñibles para os distintos tipos de consumidores que dan xerado produtos de natureza heteroxénea.

No entanto, no mapa 3 pódese comprobar como se produce unha especial concentración de empresas na ría de Arousa, nomeadamente no Grove –seis das dezaioito empresas de transportes turísticos marítimos censadas (un terzo) teñen a súa sede neste concello–. Analizaremos os produtos que ofrece unha destas empresas no punto 4.3. En xeral, estas empresas, que adoitan denominarse *cruceiros*, ofrecen actividades *seaseeing* nas que, alén dunha volta pola ría e explicacións por parte

⁵ Inicialmente, a Lei 4/1999, do 9 de abril, de declaración de servizo público de titularidade da Xunta de Galicia do transporte público marítimo de viaxeiros na ría de Vigo, a primeira aprobada logo da transferencia de competencias nesta materia no ano 1995. Na actualidade, a Lei 2/2008, do 6 de maio, pola que se desenvolve a libre prestación de servizos de transporte marítimo de persoas en augas interiores de Galicia, que derroga a anterior.

dos guías dos lugares que se van percorrendo, faise unha parada nunha batea e amósase como se extrae o mexillón. Aproveítase para tomar un viño albariño e degustar marisco. Algúns dos barcos van equipados con visión submarina (fondos de vidro). Hai tanto catamaráns como barcos convencionais, e moitos deles teñen durante a tempada estival unha saída cada hora ou mesmo media hora. Trátase dun produto turístico moi adaptado ás características propias das rías –produción de marisco, viño DO Rías Baixas, etc.–, que combina gastronomía con paisaxe e viaxe en barco, e que neste sentido ofrece un perfil distintivo e orixinal. Estas mesmas actividades atópanse na ría de Muros e Noia, e tamén nas dúas Rías Baixas máis meridionais, pero en menor medida ca en Arousa. O *boom* deste tipo de produtos en Arousa produciuse ao longo da década de 1990. Antes existían algunhas empresas que facían voltas en barco á illa da Toxa, pero o produto turístico idiosincrático que combina rías, bateas e albariño emerxeu hai uns quince anos.

Mapa 3.- Cartografía esquemática dos servizos de transporte turístico marítimo



FONTE: Elaboración propia a partir da listaxe de empresas censadas na web de Turgalicia (www.turgalicia.es). Última consulta: 15/09/09).

Alén deste produto turístico de transporte marítimo que ofrecen varias empresas das Rías Baixas e que está relativamente estandarizado, algunhas tamén permiten actividades concretas das que non dispoñen todas as compañías. Por exemplo, fondear en illas desertas durante un tempo e dar a posibilidade de bañarse nelas e/ou percorrelas (Creba en Muros e Noia, ou no Areoso en Arousa), ou ben, como no caso de Arousa, visitar as illas de Cortegada ou Sálvora, cunha explicación guiada da historia e da paisaxe das illas que se fai durante un percorrido incluído no paquete –estoutras illas, a diferenza das dúas anteriores, están incluídas dentro do Parque Nacional das Illas Atlánticas e, xa que logo, as visitas teñen que facerse vixiadas e dentro da cota máxima establecida–. Dado que, neste caso, son visitas de varias horas, algunhas empresas ofrecen xantar no barco, con menús tan suxestivos como arroz con marisco. Tamén unha empresa ofrece percorrer a ruta xacobeá do mar de Arousa (véxase o punto 4.3).

Alén das Rías Baixas, hai máis oferta de produtos turísticos baseados no transporte marítimo. Como se reflicte no mapa 3, en Fisterra, cunha volta polo cabo, o cemiterio de César Portela, O Centolo de Fisterra, etc., pero tamén en varios puntos da Mariña ou do golfo Ártabro que fican fóra do mapa. En concreto, a coñecida como “lancha”, que comunica Ferrol con Ares e Mugardos, aseméllase ao transporte turístico xa mencionado da ría de Vigo. Tamén hai unha lancha que une A Coruña e Ferrol. As lanchas son embarcacións que non poden navegar fóra das rías e que desempeñan unha indubidable funcionalidade turística, malia que na orixe semella que só foron para o transporte entre localidades do golfo Ártabro, moito máis directo por mar que por terra. Na actualidade circulan só no verán, e non sempre. Nalgunhas páxinas en internet explícase que a lancha forma parte indefectible da paisaxe da ría ferrolá: “*viaxe obrigada para contemplar en todo o seu esplendor Ferrol e a súa ría*”, e a súa práctica desaparición semella crear desasosego⁶; trátase, xa que logo, dun transporte plenamente turístico que está ben engarzado co destino, pero cuxa actividade non é regular.

Como é evidente, moitos destes produtos que estamos a revisar teñen puntos en común co turismo náutico, con respecto ao cal xa é un lugar común sinalar que conta con moitas posibilidades en Galicia (Besteiro, 2004; Patiño *et al.*, 2005). Non nos corresponde desenvolver esta idea, pero en todo caso cómpre citar a importancia que posúe tamén este sector emerxente no país no que, loxicamente, o transporte marítimo é necesario. Pénsese, de todos os xeitos, que convencionalmente se entende que o turismo náutico se limita a desprazamentos de poucos pasaxeiros por embarcación, a itinerarios non regulares e cunha forte compoñente de turismo activo e deportivo (Bedmar, 2006), mentres que nós estamos a referir neste traballo produtos de transporte turístico nos que o fluxo de viaxeiros pode ser importante, seriado, e non cingirse a motivacións deportivas. Prodúcense tamén conexións entre estes produtos que vimos de explicar co coñecido como turismo mariñeiro, es-

⁶ Véxanse varias intervencións na páxina <http://ferrolterra.fiestras.com/> (Última consulta: 07/09/09).

pecíficamente co “pesca turismo”, que necesariamente se debe practicar a bordo de embarcacións pesqueiras⁷. Isto constitúe tamén un uso turístico dun medio de transporte, pero por definición estas modalidades deben ser complementarias das rendas da pesca e non poden constituír unha actividade turística de seu, o que, unido aos poucos casos que aínda hai en Galicia, nos leva a concluír que deben quedar fóra das nosas consideracións.

En último lugar, non se pode esquecer que o transporte marítimo está plenamente presente en distintas coleccións de museos de Galicia, o que representa unha evidente entrada deste medio de transporte nunha tematización que ten funcionalidade turística. De feito, o Museo do Pobo Galego –creado no ano 1976 e inaugurado no 1977– posúe na súa exposición permanente un fondo de cultura mariñeira. Tamén o transporte marítimo ocupa un lugar destacado en varios outros museos do país centrados no tema marítimo: no Museo Provincial do Mar (San Cibrán, Cervo, A Mariña), que existe desde o ano 1969; no Barco Museo Boniteiro *Reina del Carmen* de Burela, desde o ano 1998; no Museo Marítimo do Seno de Corcubión, inaugurado no ano 2001; e, desde o ano 2007, no Museo do Mar de Galicia en Vigo, o único de todos os citados que pertence á Xunta.

3.5. TRANSPORTE AÉREO

As opcións de uso para lecer do transporte no ar son variadas e inclúen tanto medios non motorizados (parapente, ala delta, etc.) como motorizados (paramotor, ultralixeiros, etc.). Das cinco categorías consideradas neste traballo (cadro 1), a de transporte aéreo é a menos desenvolvida formalmente. Presenta, neste sentido, un alto grao de compoñente *amateur*, aínda que acadou un desenvolvemento importante nos últimos anos.

A práctica do parapente atópase espallada por todo o país, dado que a dispoñibilidade de vento e o contraste topográfico son características territoriais bastante estendidas. Os primeiros voos realizáronse en Oia na década de 1980 e desde o ano 1995 existe *Parapente Galicia*, club deportivo sen ánimo de lucro que ten unha escola para o norte de Galicia en Ferrol e para o sur no Morrazo. Hai outras tres escolas de parapente que traballan todo o ano, unha quincena de clubs, e estímense en tres centos os practicantes deste deporte no país. Tamén hai unha certa tradición de parapente no Larouco (concello de Baltar, A Limia), onde se arranxaron pistas de céspede para o despegue, e para cuxa conversión en produtos turísticos formalizados se solicitaron fondos INTERREG en colaboración co Concello portugués de Montalegre⁸. Neste sentido, preténdese a creación de infraestrutura para que a serra

⁷ Os artigos 112 e 113 da Lei 11/2008, do 3 de decembro, de pesca de Galicia ofrecen definicións precisas para estas modalidades turísticas. A entrada en vigor desta lei foi aprazada pola Lei 1/2009, do 15 de xuño, de modificación da Lei 11/2008, do 3 de decembro, de pesca de Galicia.

⁸ Prieto, S.: “Baltar y Montalegre impulsan el parapente para dinamizar la economía de la frontera”, *La Región*, (08/08/08).

raiana se especialice nisto. No Xallas, a empresa *Naturmaz* traballa con ultralixeiros e paramotor a partir dun aeródromo na beira do encoro da Fervenza.

Nos últimos anos sumouse a esta oferta de transporte aéreo a posibilidade de voar en helicóptero por Galicia, tal e como ofrecen varias empresas, entre elas *Quadaventuras*, da Coruña. Esta compañía traballa desde hai tres anos, e as vistas máis demandadas son urbanas. Nomeadamente, demándase sobrevoar Vigo, Santiago de Compostela e A Coruña. Tamén traballan segundo encargos persoais, por exemplo para vodas e celebracións.

4. ANÁLISE DE TRES PRODUTOS

Neste apartado achégase unha análise de tres organizacións que consideramos representativas da oferta de transportes *como* turismo en Galicia. Os casos amosan a diversidade de prácticas turísticas deste tipo que existen no país, de xeito que os contidos deste apartado –máis específicos– afondan nos do anterior, que pretendeu efectuar unha revisión xeral.

4.1. O MUSEO DO FERROCARRIL DE GALICIA EN MONFORTE DE LEMOS

Como xa dixemos, Monforte de Lemos constitúe o núcleo por excelencia do camiño de ferro en Galicia. A súa tradición ferroviaria vén dada porque foi o principal nó da rede de ferrocarrís xa desde o século XIX, momento de chegada do tren a Galicia desde o interior peninsular. En Monforte converxían as vías cara á Coruña e Vigo, de tal xeito que ata a apertura da liña directa entre Santiago e Madrid no ano 1959 todos os trens que accedían a Galicia pasaban forzosamente por Monforte. Da importancia pasada do ferrocarril na capital de Lemos queda constancia hoxe se observamos a grande extensión de espazo e a importancia das instalacións ferroviarias utilizadas no seu día por RENFE, que acadan case os 300.000 m². Monforte chegou a ser un dos principais núcleos das locomotoras a vapor do norte da península, con talleres especializados e con máis de mil empregados directos no sector ferroviario. A posta en servizo da dita liña alternativa a mediados do século XX implicou o comezo da baixada do tráfico de trens en Monforte e o abandono progresivo de boa parte das instalacións.

Porén, a cultura e o orgullo ferroviarios de Monforte de Lemos permaneceron como unha constante na memoria. Neste contexto xurdiu a Fundación dos Ferrocarrís de Galicia no ano 2001, cun padroado composto pola Xunta, polas Deputacións de Lugo e de Ourense, polo Concello de Monforte e pola Fundación dos Ferrocarrís Españóis, entre outros. A Fundación promoveu a creación do Museo do Ferrocarril de Galicia, que iniciou as súas actividades formalmente (a recepción de visitantes) no ano 2007. Localízase no antigo conxunto de traballo da tracción vapor, do cal emprega dous grandes sectores: unha nave rectangular que foi obradoiro de

traballo (hoxe de restauración) e unha rotonda ferroviaria de trinta e oito vías, das que dezanove están cubertas cun edificio en forma de ferradura. A rotonda é un elemento de comezos do século XX, de destacado valor patrimonial industrial, onde se invertía o sentido da marcha das máquinas de vapor.

O Museo do Ferrocarril de Galicia ten como obxectivos xerais a conservación do patrimonio material ferroviario galego, a difusión do mundo do camiño de ferro, a promoción do tren e o fomento da investigación sobre temas ferroviarios. A entrada é gratuíta se non se reclama ningún servizo, pero cóbranse as visitas guiadas, o uso do tren obreiro dentro do recinto ou a proxección dun vídeo nunha sala inserida dentro dun coche ferroviario. Conta cunha Asociación de Amigos do Museo, á que se adscriben os socios, que poden ser de distinto tipo.

O Museo está aberto todo o ano e mantén un rexistro de visitas desde o ano 2008, polo que os datos que aquí presentamos na táboa 1 só se refiren a ese ano e ao que se levaba contabilizado ata finais do mes de setembro do ano 2009. A partir da base subministrada, podemos ver que, alén do perfil indiferenciado, predominan as visitas de público escolar, principalmente procedente da provincia de Lugo, aínda que tamén houbo grupos de Ferrolterra e do Deza. No ano 2008 houbo varios grupos da terceira idade, pero non no ano 2009, e dáse unha certa presenza de público especializado no tema de transportes (os colexios de enxeñeiros, por exemplo). Polos rexistros dispoñibles, vemos que predomina o visitante galego, seguido do catalán (probablemente por mor da emigración que retorna no verán á Terra de Lemos) e do madrileño. Tamén se rexistra unha certa afluencia de público estranxeiro, nomeadamente de Francia, do Reino Unido e de Portugal.

Partindo de Monforte, ata o de agora organizáronse por parte da Fundación circulacións de trens turísticos de vapor de xeito máis ou menos esporádico, polo xeral en dirección a Ponferrada (mapa 1). As diferentes asociacións de amigos do ferrocarril galegas foron as grandes impulsoras da organización de eventos como o *125 Aniversario do Ferrocarril en Galicia* no ano 2008 (onde unha locomotora *Mikado* de vapor circulou con catro vagóns de época ao longo de tres días polo país adiante) ou as diferentes viaxes do *Galaico Expreso*. Este tren turístico de época está directamente vencellado ao Museo do Ferrocarril de Galicia, e “*pretende ser un museo vivo rodante*”, “*unha especie de buque insignia do ferrocarril turístico*”, segundo se di na páxina web do Museo⁹. Con base en Monforte de Lemos, o *Galaico Expreso* está composto por diferente material rodante de época e posúe máquinas de distinta tracción. Está homologado, de xeito que ADIF o autoriza a circular. Todo o material está restaurado pola Fundación e, entre outros elementos, os convois poden estar integrados por un coche-salón, coches-cama, vagón restaurante, coche-cafetaría e vagón-cine. Trátase, xa que logo, dun material móbil de alto prestixio e calidade, susceptible de ser aproveitado con finalidades turísticas, pero que na actualidade se pode considerar infrautilizado.

⁹ <http://www.fundacionffccgalicia.com/> (Última consulta: 30/09/09).

Táboa 1.- Visitantes ao Museo do Ferrocarril de Galicia

PERFIL DE VISITANTE	2008		2009*	
	Número	%	Número	%
Indiferenciado	1.109	77,07	250	36,23
Escolar	203	14,11	370	53,62
Xente maior	87	6,05		0,00
Especializado	40	2,78	70	10,14
Total	1.439		690	

*Ata o mes de setembro dese ano.

FONTE: Fundación dos Ferrocarrís de Galicia.

4.2. UNHA EMPRESA DE CATAMARÁNS NO RÍO SIL

O uso do catamarán –o xeito, como dixemos, de denominar os barcos no interior de Galicia, sexan ou non catamaráns– na Ribeira Sacra como mecanismo de transporte dedicado ao lecer conforma un produto orixinal. Como xa avanzamos con anterioridade, imos deternos nunha empresa en particular para ver que produtos turísticos ofrece.

Escollemos a empresa *Viaxes Hemisferios*, que forma parte do grupo *Monbús*. No pasado esta empresa fixera de concesionaria dos barcos da Deputación de Lugo, pero desde hai cinco anos só traballa con barcos propios. As súas dúas bases son os peiraos de Doade e de Loureiro, ambos os dous no río Sil, desde os cales saen os barcos. No entanto, concéntranse en Loureiro onde, alén da saída de barcos desde o peirao, teñen, como xa se dixo, a concesión da tenda-oficina e do bar. A empresa *Hemisferios* posúe desde o mes de xaneiro do ano 2007 o selo de *Compromiso de Calidade Turística* outorgado polo ministerio encargado de temas turísticos.

O principal barco da empresa é o *Acqua 2*, que circula dúas veces por día en tempada baixa e ata catro na alta. A cuberta superior vai descuberta, a principal posúe servizo de bar e xanelas, e na cuberta inferior hai unha aula didáctica con xanelas de visión subacuática. Co barco circula sempre unha persoa que fai de guía e que conta aspectos da paisaxe, dos monumentos, da gastronomía, etc. da zona.

No barco hai un servizo de bar, pero non é tan completo como o ofrecido pola propia empresa no peirao. Alén disto, ofrécese servizo de restauración previo concerto e neste sentido danse moitas comidas no catamarán que se reservan antes para congresos, convencións ou celebracións privadas, e nas que o *catering* adoita ser ofrecido por restauración da zona (por exemplo, o restaurante *O Grelo* de Monforte). Tiveron un éxito notable nos últimos anos os cócteles de voda no catamarán, en colaboración cos paradores de turismo de Monforte e de Santo Estevo, que os “*empaquetan*” dentro dos servizos ofrecidos nun casoiro nestes emblemáticos edificios.

Contando os pasaxeiros que soben ao *Acqua 2* no servizo simple de percorrido polo canón do Sil adiante, elaboramos a táboa 2. Exclúense, xa que logo, os eventos, as celebracións e outros servizos especiais. Pódese comprobar como o

incremento de pasaxeiros foi sostido no tempo, o que permite falar dunha expansión da empresa e de éxito en termos de venda do servizo básico ofrecido. Así pois, se entendemos que o catamarán constitúe a base da oferta da Ribeira Sacra e o indicador máis fiable da cantidade de visitantes que se desprazan ao destino (a falta de cuantificacións oficiais), semella que o destino Ribeira Sacra está consolidado e que cada ano rexistra un incremento de afluencia. E, insistimos, que cumpriría engadir-lle os servizos especiais, que semellan estar a ter un incremento máis patente.

Táboa 2.- Evolución dos pasaxeiros do catamarán *Acqua 2* (2002-2008)

Ano	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pasaxe	20.000	23.500	24.450	24.900	25.500	26.990	28.950
Variación anual		17,50%	4,04%	1,84%	2,41%	5,84%	7,26%

FONTE: *Hemisferios SL*.

4.3. UNHA EMPRESA DE CRUCEIROS MARÍTIMOS NA RÍA DE AROUSA

Cruceros do Ulla-Turimares SL é unha empresa turística nada no ano 1994 no Grove, e dedicada fundamentalmente a excursións marítimas na ría. Explota tamén o trenciño turístico desta localidade (que na súa ruta entra na illa da Toxa), pero neste punto ímonos centrar na sección de transporte marítimo. A súa base é o porto do Grove, a pesar de que traballa segundo a demanda saíndo doutros peiraos da ría. A insistencia máxima da publicidade da compañía é a vontade de xerar unha viaxe pracenteira, do que se deriva que o servizo de transporte se vende en si mesmo como produto de lecer.

A empresa conta con dous catamaráns –*Ruta Xacobeá e Cormorán 1*–, ambos os dous equipados con visión submarina. Desde o ano 2007 teñen unha terceira embarcación –o *Fly Delfín*– implantada especificamente para ofrecer servizos como a gastronomía mentres se navega pola ría, malia que nos outros barcos tamén se serven xantares. O *Fly Delfín* tamén se destina a eventos organizados de xeito privado (vodas, ceas de empresa, congresos, etc., segundo se solicite e con prezos a convir), a navegación nocturna (na que se serve unha cea nun ambiente romántico) e, así mesmo, nas viaxes ás illas do Areoso e de Sálvora. Nestas viaxes ás dúas illas ofrécense paquetes integrados: no caso do Areoso, contén un xantar (mariscada ou algún outro tipo) e máis o pracer do tempo de lecer libre na illa; en Sálvora, contén unha visita guiada á illa dentro das rutas establecidas. Neste segundo caso, a duración aproximada do servizo é de catro horas, das cales dúas e media son de percorrido terrestre da illa.

O produto máis vendido da empresa é o explicado para o conxunto da ría de Arousa: a viaxe polas bateas. Neste caso, *Turimares* desprázase preferentemente ás bateas situadas ao norte da península do Grove, mediante unha viaxe en barco que

se fai acompañada por guías que explican como funcionan os parques de cultivos mariños, as formas de pesca que se ven, a avifauna que vai aparecendo, etc. Inclúe degustación a bordo de marisco e de albariño. O percorrido dura algo máis dunha hora. A máxima afluencia rexístrase nos meses de xullo e agosto, e tamén na festa do marisco do Grove (na primeira quincena do mes de outubro). Establécense uns servizos mínimos fixados por día durante tempada alta –uns seis–, pero sáese segundo a demanda, cousa que pode ser cada media hora ou cada hora durante eses meses. Durante o inverno este produto só se fai para os grupos que o solicitan.

Turimares ofrece un produto particular que non está presente noutras empresas: a ruta xacobeá do mar de Arousa. Esta ruta é un dos camiños de Santiago canónicos definidos pola Xunta (Turgalicia, 1998) e *Turimares* é a única empresa que a desenvolve de xeito comercial. No primeiro lustro de vida da empresa, a ruta xacobeá foi para ela un produto de moita importancia. Tratábase dunha colaboración co Xacobeo na que boa parte dos clientes eran grupos escolares subvencionados polo Goberno. Partíase daquela de Vilagarcía e facíase a ruta ata Padrón. Porén, na actualidade esta ruta funciona en tempada estival de forma privada, sen achega de ningún organismo oficial, e con saída do Grove. Vaise en barco pola ría e logo súbese polo río Ulla ata Padrón, onde se visita o pedrón na igrexa (onde a tradición marca que embarrancou a barca do Apóstolo) e mais a casa-museo de Rosalía de Castro. Deseguido cóllese un autobús e durante o percorrido de volta ao Grove párase nunha adega en Cambados. Todo o paquete dura unhas cinco horas e inclúe tanto o desprazamento en barco e as explicacións coma os servizos ofrecidos e o retorno en autobús.

Contando con todos os segmentos da empresa, os datos de turistas ofrecidos por *Turimares* permiten falar dunha suba acusada de pasaxeiros ata o ano 2003. Desde aquela estabilizouse a demanda, con leves subas cada tempada, ata acadar os aproximadamente 90.000 viaxeiros nos anos 2006 e 2007. No ano 2008 rexístráronse uns 80.000.

5. CONCLUSIÓNS

Sinaláramos nas coordenadas teóricas que o transporte *como* turismo se dá cando o transporte, alén de ofrecer desprazamento, é a base dunha experiencia turística, de xeito que nin a velocidade nin o custo son variables determinantes. Éo, sobre todo, o produto turístico en si mesmo. Tivemos ocasión de revisar como en Galicia esta circunstancia se produciu en varios casos. Tal e como se deu na teoría sobre o asunto, no noso país é pertinente pasar da constatación de que o transporte serve *para* o turismo para enténdelo tamén *como* turismo. Os produtos de transporte *como* turismo xa forman parte do sistema turístico galego e non se poden obviar, para comezar porque hai problemas relevantes que cómpre administrar. É o caso, por pór un exemplo de entidade, da falta de visibilidade dunha boa parte desta oferta

nos medios oficiais de promoción turística. En efecto, para os efectos da demanda os máis dos datos non están dispoñibles por condutos habituais e esta débese procurar polas páxinas web de particulares, empresas ou asociacións.

En determinados destinos concretos dentro de Galicia o transporte *como* turismo acadada moita importancia e non se pode considerar unha simple comparsa doutros produtos turísticos. Máis ben, algúns dos produtos estudados nesta contribución artellan a oferta turística de bisbarras enteiras e mesmo crean a súa propia rede complementaria ao seu servizo, e non ao revés. Os paquetes creados neste sentido inclúen desprazamentos noutros medios de locomoción (que si que son transporte *para* turismo, por exemplo os buses), gastronomía, aloxamento, visitas (culturais, enolóxicas...), etc. Os exemplos máis claros, aos que dedicamos tanto unha análise xeral como unha análise de caso, son os “*catamaráns*” na Ribeira Sacra e os cruceiros das Rías Baixas (particularmente centrados no Grove). Son dous tipos concretos que se pode considerar que protagonizan a oferta turística de cadanseus destinos e, xa que logo, cualifícanos e distínguena. De feito, o destino Ribeira Sacra existe, en gran medida, por mor dos “*catamaráns*”. E nun mundo rural como o galego, caracterizado por problemas moi graves de indiferenciación no turismo rural (Santos, 1999, 2009), pódese soste que este transporte turístico achega un valor engadido a algúns destinos e que contribúe de xeito notable a individualizalos. Polo que respecta ao mar de Arousa, os barcos son un medio fundamental para que a identidade do Salnés e do Barbanza (as bateas, o camiño xacobeo do mar de Arousa, o mundo mariñeiro, etc.) poida converterse en motivo de atracción turística.

Malia que Page (1994, p. 23) detectara que en xeografía as achegas aos transportes turísticos se adoitan facer co punto de vista da xeografía dos transportes, o traballo aquí realizado con conceptos e métodos característicos da xeografía do turismo permitiu subliñar os perfís propios dos produtos do transporte *como* turismo en Galicia. A pesar de que logo do noso traballo non podemos determinar cales son as condicións exactas que posibilitan que un determinado transporte devese nun produto turístico, seméllanos moi revelador constatar como os transportes que acadan tal condición sempre o fan na medida en que se dan compenetrado co destino e que reflicten as súas características. En efecto, na Ribeira Sacra os “*catamaráns*” son un medio fundamental para gozar da topografía contrastada ou dos socalcos vitícolas, en Arousa os barcos revelan turisticamente as bateas, na Coruña o tranvía simboliza o perfil urbano da cidade, no trenciño de Ourense estrutúrase o produto termal, no tren turístico Ferrol-Ortegal incorpóranse uns atractivos da comarca de Ortegal aos destinos de Ferrol e da Mariña, etc. Non é que estes medios de locomoción se convertan en iconas funcionais, como suxería nalgúns casos Robbins (2003), senón que se interrelacionan ata confundirse co destino. Mesmo nalgún caso, como xa dixemos anteriormente, pasan a ser un elemento indefectible daquel. Deste xeito, os produtos de transporte *como* turismo semellan basear o seu éxito na comunión co destino.

Cooper *et al.* (2008, p. 407) advertiran que o transporte *como* turismo está en expansión. Isto puidémolo comprobar en Galicia mediante a explicación cualitativa achegada no apartado 3 e, en termos xerais, polos datos numéricos obtidos para o apartado 4 (tendo en conta que os anos 2008 e 2009 están dominados pola crise económica e, en consecuencia, que a demanda se viu resentida nalgún caso). Porén, as posibilidades no país non están esgotadas e aínda queda moito potencial de desenvolvemento. Un modo no que achamos que aínda hai moito camiño por percorrer é o ferroviario, alén das posibilidades indicadas sobre o transporte fluvial ou noutros puntos do apartado 3. Nos canóns dos ríos Sil, Cabe e Lor, a circulación organizada e regular de convois como os arranxados no Museo do Ferrocarril (por exemplo, do tren de vapor) é unha estratexia atractiva, e só hai que tomar en consideración as experiencias inglesas para pensar que as opcións de éxito son altas. Tamén se podería pensar nunha fórmula similar no percorrido Ourense-A Gudiña, dunha alta calidade escénica, que podería acompañarse da abertura dunha longa vía verde. Esta vía verde permitiría estruturar e pór en valor treitos de pista paralelos á vía de tren –creados precisamente para a construción da infraestrutura ferroviaria– como a coñecida como *Pista do Marroquí*, que une Toro con Correchoso (Laza, Val de Monterrei), a cal percorre paraxes cuns desniveis imponentes. De feito, en Galicia a implantación de vías verdes pódese considerar testemuñal e conviría estudar a súa creación en moitos sectores, nomeadamente naqueles treitos que ficarán en desuso por mor da chegada da alta velocidade, sen que iso implique que se eiven os percorridos que deben converterse en proximidades ferroviarias (Pazos, 2002). Outras posibilidades son a creación de produtos do tipo do *Transcantábrico* na rede RENFE ou a activación do Museo do Ferrocarril –que de momento parte, como vimos, dunhas cifras modestas–, o que se podería acadar se fose o punto de saída de convois turísticos coma os propostos.

A contribución do transporte *como* turismo ao sistema turístico galego xa non pode máis ser omitida e xa non podemos ficar na comprensión pasiva do asunto que detectabamos na introdución. En consecuencia, os produtos turísticos de transporte deben ser considerados activamente como un capítulo propio na xeografía turística de Galicia, con innegables consecuencias nas tres dimensións da sostibilidade turística. En primeiro lugar, no vector económico, pois os datos aquí achegados manifestan como os transportes contribuíron á xeración de destinos, á fixación da demanda e mesmo ao incremento e á estruturación da oferta.

En segundo termo, no tocante ao eido sociocultural, defendemos nestas conclusións que o transporte *como* turismo ten éxito en Galicia na medida en que transparente os recursos do destino e, xa que logo, respecta a identidade do territorio no que se insire. Tamén contribúe á diminución das desigualdades espaciais ao permitir activar espazos interiores relegados do proceso de desenvolvemento e mesmo aínda podería achegar máis nesta dirección se, por exemplo, se aproveitase o potencial ferroviario. Cómpre dicir tamén que non semella que a “*turistificación*” dos transportes prive aos residentes do uso dos mesmos, como se detectaba na literatura

de referencia, para comezar porque en Galicia practicamente non hai transporte público (Pazos, 2009).

Finalmente, en termos ambientais, o transporte *como* turismo, en tanto que maioritariamente colectivo, mitiga uns impactos ambientais do turismo que, como vimos na parte teórica, moito teñen que ver co desprazamento masivo de turistas mediante vehículos privados individuais. Así pois, concordamos con Robbins (2003, p. 100) cando conclúe que “*hai posibilidades para desenvolver servizos de transporte como atraccións [turísticas] por si mesmas co obxectivo de contribuír a unha aproximación máis sostible ao crecemento turístico*”.

BIBLIOGRAFÍA

- BECKEN, S.; HAY, J.E. (2007): *Tourism and Climate Change. Risks and Opportunities*. Clevedon/Buffalo/Toronto: Channel View.
- BEDMAR, C.L. (2006): *Evaluación financiera de la inversión en un puerto deportivo. Análisis de rentabilidad y sensibilidad*. (Minor thesis non publicada. Disponible en: <http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/4373>. Última consulta: 07/10/09). Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- BESTEIRO, B. (2004): “El desarrollo del turismo náutico en Galicia”, *Cuadernos de Turismo*, núm. 13, pp. 145-163.
- BLASCO, A. (2001): *Turismo y transporte*. Madrid: Síntesis.
- COOPER, C. et al. (2008): *Tourism: Principles and Practices*. Harlow: Pearson.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J.A. (2000): “La participación de los sistemas de transportes y comunicaciones en el desarrollo de la actividad turística en Galicia”, en J. Hernández Borge, J.A. Díaz Fernández e C.A. Patiño [coord.]: *O turismo en Galicia. Potencialidades endóxeas de desenvolvemento urbano e económico*, pp. 21-84. Vigo: Deputación de Pontevedra.
- DICKINSON, J.E.; ROBBINS, D. (2008): “Representations of Tourism Transport Problems in a Rural Destination”, *Tourism Management*, núm. 29, pp. 1110-1121.
- DOWLING, R.K. [ed.] (2006): *Cruise Ship Tourism*. Wallingford/Cambridge: CAB International.
- GONZÁLEZ-ALEMPARTE, J.M. (2003): *Crónicas de las islas Cíes (De mitos, ermitaños, piratas y mar por medio)*. Betanzos: Briga.
- GUIVER, J.; LUMSDON, L.; WESTON, R. (2008): “Traffic Reduction at Visitor Attractions: The Case of Hadrian’s Wall”, *Journal of Transport Geography*, núm. 16, pp. 142-150.
- GUNN, C.A.; VAR, T. (2002): *Tourism Planning: Basics, Concepts, Cases*. 4ª ed. New York/London: Routledge.
- HALL, D.R. (1999): “Conceptualising Tourism Transport: Inequality and Externality Issues”, *Journal of Transport Geography*, núm. 7, pp. 181-188.
- LAWSON, C. (2001): “Leisure Travel/Activity Decisions: Time and Location Differences”, *Transportation Quarterly*, vol. 55, núm. 3, pp. 52-61.
- LÜCK, M. [ed.] (2007): *Nautical Tourism: Concepts and Issues*. Elmsford: Cognizant Communication Corporation.
- PAGE, S.J. (1994): *Transport for Tourism*. London/New York: Routledge.
- PAGE, S.J. (1998): “Transport for Recreation and Tourism”, en B. Hoyle e R. Knowles [ed.]: *Modern Transport Geography*, pp. 217-240. 2ª ed. Chichester: Wiley.

- PAGE, S.J. (2005): *Transport and Tourism. Global Perspectives*. Harlow: Pearson.
- PAGE, S.J.; CONNELL, J. (2006): *Tourism: A Modern Synthesis*. London: Thomson Learning.
- PALHARES, G.L. (2002): *Transportes turísticos*. São Paulo: Aleph.
- PATIÑO, C.A. (2004): “As infraestructuras de transporte na demanda turística”, en J.A. Díaz Fernández e R.C. Lois [ed.]: *Las infraestructuras de comunicaciones y transportes en el desarrollo territorial de Galicia*, pp. 481-523. Pontevedra: Deputación de Pontevedra.
- PATIÑO, C.A.; DÍAZ FERNÁNDEZ, J.A.; SÁNCHEZ PAVÓN, F. (2005): *El turismo náutico y los puertos deportivos: ordenación, planificación y potencialidades económicas*. A Coruña: Autoridad Portuaria de A Coruña.
- PAÜL, V. (2009): “El turismo en el Parque Natural do Invernadeiro. Situación heredada y perspectivas de cambio”, *Cuadernos de Turismo*, núm. 24. (Artigo avaliado e aceptado, pendente de publicación).
- PAZOS, M. (2002): “Diversificación de la oferta de transporte en las áreas metropolitanas gallegas mediante la posible creación de servicios de cercanías ferroviarias”, en E. López Iglesias e J.J. Ares Fernández [ed.]: *Novos escenarios para a economía galega. Actas do II Congreso de Economía de Galicia*, pp. 303-323. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela.
- PAZOS, M. (2009): “Galicia. La governança de les infraestructures de transport: entre el model *desarrollista* i la mobilitat sostenible”, *Idees. Revista de Temes Contemporanis*, núm. 32. (Artigo aceptado, pendente de publicación. Disponible en: <http://www.idees.net/files/941-233-document/pazoscat2.pdf>. Última consulta: 24/09/09).
- ROBBINS, D. (2003): “Public Transport as a Visitor Attraction”, en A. Fyall, B. Garrod e A. Leask [ed.]: *Managing Visitor Attractions: New Directions*, pp. 86-102. London: Butterworth-Heinemann.
- SANTOS, X.M. (1999): “Reflexións en torno ó papel do turismo no desenvolvemento local”, en A. dos Santos e J. Mascarenhas [coord.]: *Desarrollo local y regional en Iberoamérica*, pp. 149-165. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela.
- SANTOS, X.M. (2009): “Turismo e parroquias”, en F. García Pazos [coord.]: *A parroquia en Galicia. Pasado, presente e futuro*, pp. 329-344. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
- SANTOS, X.M.; PAZO, A.J. (1995): “Pazos, fiestas y catamaranes. La oferta gallega en turismo interior”, en: *Cambios regionales a finales del siglo XX*, pp. 260-264. Salamanca: Asociación de Geógrafos Españoles/Universidad de Salamanca.
- SCHIEFELBUSCH, M. *et al.* (2007): “Transport and Tourism: Roadmap to Integrated Planning Developing and Assessing Integrated Travel Chains”, *Journal of Transport Geography*, núm. 15, pp. 94-103.
- TURGALICIA (1998): *O camiño de Santiago*. (Folleto promocional. Disponible en: http://turgalicia.es/pdfs/caminodesantiago_G.zip. Última consulta: 14/08/09). Santiago de Compostela: Turgalicia
- WEAVER, A. (2005): “The McDonaldization Thesis and Cruise Tourism”, *Annals of Tourism Research*, vol. 32, núm. 2, pp. 346-366.
- WILLIAMS, S. (1998): *Tourism Geography*. London/New York: Routledge.
- WTO (1991): *Resolutions of International Conference on Travel and Tourism, Ottawa, Canada*. Madrid: World Tourism Organization.