

VISOR PARCELAS CATASTRAIS AFECTADAS POLO NOVO TRAMO DA A52

Dado que entre tódala documentación presentada co gallo do Anuncio da *Demarcación de Estradas do Estado en Galiza*, no que se publica a Resolución do *Ministerio español de Transportes e Mobilidade Sostible* na que se aproba provisionalmente o documento técnico pra Información Pública e mais o Estudo de Impacto Ambiental do proxecto: "**Autovía A-52. Tramo: O Porriño-Vigo. Provincia de Pontevedra.**" **Clave: 12-PO-4240**, non se atopa ningunha información na que as parroquias afectadas puidesen comprobar de xeito directo e claro cales serían as afectacións parcelarias do antedito proxecto –cousa que, por outra banda, a estas alturas do filme, xa non nos sorprende–.

Por iso, dende o *Grupo de Asesoramento pra Defensa do Territorio de Enxeñaría Sen Fronteiras-Galiza* decidimos aportar unha pequena pinga coa que axudar ao movemento parroquial que está a xerir o acceso da poboación afectada aos seus correspondentes dereitos democráticos e, asemade, á defensa do propio territorio e ecosistemas afectados –xa de por si sobre-pasados de infraestruturas viarias–. Neste senso, achamos que o básico é que aquelas persoas afectadas ou que quixer acceder a ela teñan a información accesíbel de xeito doado e entendíbel pra tódalas clases de circunstancias persoais que puideran darse.

Entendemos, pois, que a presente información e os medios facilitados, quer físicos, quer telemáticos, semellan apuntar a todo o contrario (horarios, falta de medios técnicos, eivas na propia información, etc.). Coma, por exemplo, non hai acceso a información xeorreferenciada, accesíbel a consulta noutros procesos, nin tan sequer unha listaxe coas referencias catastrais das parcelas e predios afectados; e unha explicación de como ficarían estas segundo a súa localización dentro das diferentes distancias de afectación deslindadas da infraestruturas, e demais efectos nocivos e impactos derivados.

Imaxinamos, ou iso queremos dende a boa fe, que estas grallas e demais fallas e falta de información claro dos afectados e efectos da afección, é un erro puntual e non unha estratexia feita a mantenta co fin de limitaren os dereitos democráticos e civís das

populacións e o seu acceso a información e a defensa xurídica e institucional. Xa que logo, esta información non é descoñecida pras diferentes entidades implicadas na infraestrutura, sexan estas públicas ou privadas, pois xa fan unha primeira sondaxe dos custos das expropiacións e a exposición pública non deben de grandes investimentos ou complicacións técnicas.

Non obstante, estas fallas na presentación da documentación básica de afectación fixo tamén complicado elaborarmos unha base de información cartográfica do proxecto, da que logo poder tirar as referencias catastrais afectadas tanto polo proxecto en global como polas distancias de seguridade derivadas do tramo da A-52 aquí tratado. Pra solventarmos esta eiva, a cal intuímos que non é casual, decidimos encetar o tratamento da información e, polo tanto, dar os primeiros pasos pra construímos o visor froito deste proxecto voluntario e militante, xeorreferenciado un dos mapas proporcionados na información pública.

O documento elixido é o plano intitulado "2.02-Conjunto"; o cal pode consultarse no cartafol denominado planos no portal telemático no que ofrecen toda a documentación¹. O motivo de empregarmos o antedito documento é por mor de conter este unha visión xeral das "tres alternativas propostas" e, asemade, unha perspectiva da afectación global do proxecto, sendo esta, de seguro, esquivia, pois ha impactos que por mor tanto da orografía dos vales nos que se da, da súa acumulación no tempo, das sinerxias con impactos derivados de infraestruturas colidantes e polas propias dinámicas inherentes aos mesmo estes son de difícil calculo e cuantificación.

O resultado de dito proceso de xeorreferenciación, foi, por unha banda, o propio documento baixo o sistema de coordenadas ETRS8929N, correspondente ao país, en formatos PDF e JPG. Pra dito procesado empregouse unha "*Transformation polinomial 3*" con método de repixelado "*Nearest neighbord*"; dándose por terminado o proceso cos puntos e erros residuais observados na tabela de embaixo.

¹ [Resolución MITMS aprueba provisionalmente documento técnico Información Pública estudio Impacto Ambiental Clave: 12-PO-4240 | Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#)

Unha vez situado o *plano 2.02-Conxunto*, pasouse a dixitalizar os elementos visuais que nele aparecen: a superficie global do proxecto (doravante, afectación proxecto) e a ocupada polos trazados propostos (afectación A52).

Logo o procedemento entrou na fase cerne da súa motivación, pois, procuráronse as parcelas catastratais con cadansúa referencia e demais datos proporcionados polo catastro, có fin de montalas tanto en documentación cartográfica física, o denominado coma "Atlas de Impactos e afectacións da autovía A52", coma pra ver-quelas no visor Web (ó que pode acesar premendo eiquí); aquelas ambas vías pra facilitaren o acceso a información, Visor de afectacións da autovía A52.

Tabela I. Pontos empregados pra xeorreferenciación cos seus correspondentes erros residuais. Fonte: elaboración propia.

XSOURCE	YSOURCE	XMAP	YMAP	RESIDUAL
681,2895	-1699,6622	523881,4016	4670097,2012	1,6387
1329,1186	-1531,4311	525537,0326	4670532,8643	0,9089
2157,0294	-470,9246	527640,8895	4673215,1818	1,2712
2077,0964	-504,3849	527434,9086	4673132,7570	0,6228
1976,7154	-441,1821	527179,4355	4673295,0040	0,9465
1496,1879	-186,5118	525967,5924	4673935,2184	1,3636
656,8913	-345,4484	523830,8133	4673535,2085	1,8502
867,8773	-274,3452	524361,1111	4673708,4233	2,5426
2117,9924	-1045,7916	527533,7790	4671770,7875	2,0849
2649,1751	-2024,5063	528895,3537	4669278,7072	1,5901
3579,0497	-1381,5084	531263,9610	4670907,5929	1,5076
3747,3272	-1418,7501	531690,2622	4670816,9961	0,8657
2594,2124	-1519,4407	528759,5577	4670569,0876	2,5707
3457,8711	-3181,1666	530952,2465	4666328,7633	1,2408
3282,0073	-3185,3046	530504,8626	4666318,6527	0,8167
3618,5623	-2921,1641	531356,2242	4666994,3784	0,5049
4702,7109	-1765,9803	534139,6842	4669931,9878	0,0249
4101,3257	-894,2476	532597,1485	4672138,6062	0,2382
929,4937	-1785,7034	524526,1180	4669881,0869	1,7472
TOTAL RMS ERROR				1,2809

Ditas afectacións, como xa se amentou acima, teñen, alén dunha dificultade clara de delimitación, dúas vertentes claramente diferenciadas e organizadas ao estilo das bonecas rusas:

1. IMPACTOS DO PROXECTO:

Nesta clasificación inclúense tanto as parcelas atinxidas directamente polos trazados estudados e polas servidumes derivadas deste, coma aquelas parcelas que fican imbuídas dentro da envolvente delimitada pola empresa que elaborou a información base do proxecto. Intuíndose, pra esta última zona, unha afectación directa derivada das obras de construción da propia infraestrutura, coma logo, ao entender que este será o espazo ocupado durante a fase de construción (expropiacións temporarias). Non obstante, unha vez en explotación, esta superficie será atinxida polos impactos do propio uso: rúidos, pos, contaminacións e demais problemáticas ecolóxicas e socio-sanitarias derivadas das grandes infraestruturas viarias. Impactos que, debido as sinerxías e congruencias dos impactos irán alén desta envolvente.

2. AFECTACIÓNS DA AUTOVIA A52

Dentro deste capítulo fican imbuídas tanto as parcelas (mais os correspondentes predios), sobre as que descansara directamente o viario, coma aquelas que quedan afectadas polas servidumes derivadas da infraestrutura que, segundo establece a Lei de Estados do estado. A dicir:

Zona de Dominio Público (artigo 29):

- 1. Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.*
- 2. La arista exterior de la explanación es la definida por la intersección del talud del desmonte o del terraplén o, en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento, con el terreno natural.*
En el caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la carretera.

En el caso de tramos urbanos y travesías en los que exista encintado de bordillos separando la plataforma de los acerados, zonas ajardinadas o medianas, la arista exterior de la explanación coincidirá con la arista del bordillo más cercana a la vía más exterior de la Red de Carreteras del Estado.

3. En los casos especiales de túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje u obras similares, se podrá establecer otra delimitación de la arista exterior de la explanación de forma justificada, en cuyo caso ésta se ha de incluir expresamente en el estudio de carreteras que habrá de ser objeto de información pública; en su defecto, dicha arista exterior de la explanación será la línea de proyección vertical del borde de la obra sobre el terreno natural. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los apoyos de los puentes y viaductos y la totalidad de sus cimentaciones, y además la franja de terreno que sea preciso excavar a su alrededor para su construcción con una anchura de 1 metro como mínimo, salvo excepciones debidamente justificadas.

4. Sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados.

En todos los casos será precisa la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

5. El uso especial del dominio público establecido en el apartado anterior o la ocupación del mismo comportarán la obligación, por el beneficiario de la correspondiente autorización de uso u ocupación, del abono de un canon.

Constituye el hecho imponible de dicho canon la ocupación de terrenos o utilización de bienes de dominio público que se haga en virtud de autorizaciones reguladas en esta ley y de concesiones de áreas de servicio en las carreteras estatales.

Serán sujetos pasivos del canon los titulares de las autorizaciones y los concesionarios de áreas de servicio.

En el caso de autorizaciones de ocupación o aprovechamiento especial del dominio público, la base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados, habida cuenta del valor de adquisición de los mismos por el Estado y el de los predios contiguos. El tipo de gravamen anual será del 5 por 100 sobre el valor de la base indicada.

El canon podrá ser revisado proporcionalmente a las variaciones que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al

término de los periodos que para el caso se expresen en las condiciones de la autorización o concesión.

En el caso de concesiones de áreas de servicio la cuantía del canon será la establecida en el artículo 26.4.

6. *La explotación por terceros de obras, instalaciones o servicios públicos relativos a carreteras estatales, que supongan el abono de contraprestaciones económicas por parte de los usuarios de los mismos, llevará aparejada la obligación de satisfacer a la administración un canon.*

Será sujeto pasivo de dicho canon la persona física o jurídica que tenga la titularidad de dicha explotación en virtud de la correspondiente autorización o concesión. El hecho imponible será la ocupación y aprovechamiento especial de bienes de dominio público objeto de explotación por el sujeto pasivo, la base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados y de los bienes, inmuebles e instalaciones de titularidad pública objeto de explotación, con un tipo de gravamen del 5 por 100 sobre el valor de la base indicada, con devengo anual y posibilidad de revisión en su cuantía proporcional a las variaciones que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al término de los periodos que para el caso se expresen en las condiciones de la autorización o concesión.

Estarán exentos del abono del canon por ocupación del dominio público viario la Administración General del Estado y organismos autónomos dependientes de la misma que no sean de carácter mercantil o industrial. Cuando por dichos organismos se ceda el uso a terceros de la instalación ocupante del citado dominio público, lo cual requerirá en todo caso previa autorización del gestor del mismo, los cesionarios vendrán obligados al abono del correspondiente canon.

Asimismo, el Ministerio de Fomento quedará exento del pago de canon por ocupación de dominio público a otros departamentos ministeriales de la Administración General del Estado y a sus organismos autónomos dependientes que no sean de carácter mercantil o industrial.

7. *La ocupación del dominio público, en el supuesto previsto en este artículo, no implicará la cesión de éste, ni su utilización significará la cesión de las facultades demaniales de la Administración General del Estado, ni la asunción por ésta de responsabilidades de ningún tipo respecto al titular del derecho a la ocupación o a terceros.*

El mencionado titular será responsable de los daños y perjuicios que puedan ocasionar las obras y actividades al dominio público y al privado, salvo en el caso en que aquéllos tengan su origen en alguna cláusula impuesta por la administración al titular y que sea de ineludible cumplimiento por éste.

El Ministerio de Fomento conservará en todo momento las facultades de tutela y policía sobre el dominio público afectado, quedando obligado el titular de la ocupación o actividad a informar a aquélla de las incidencias que se produzcan en relación con dichos bienes y a cumplir las instrucciones que se le dicten al respecto.

8. *Al finalizar la construcción de nuevas carreteras o actuaciones en las mismas se procederá por el Ministerio de Fomento, o sociedad concesionaria en su caso, a delimitar los terrenos de titularidad pública mediante su amojonamiento. Las características específicas de esta actuación se definirán por el Ministerio de Fomento.*
9. *Los bienes y derechos reales de titularidad pública afectos al servicio público viario, obtenidos mediante expropiación, cesión o permuta, serán inscritos en el Registro de la Propiedad.
La inscripción por la Administración General del Estado de los citados bienes y derechos será gratuita.*
10. *En el caso de actuaciones promovidas por terceros y debidamente autorizadas, que pasen a formar parte del dominio público viario estatal, la inscripción citada será a cargo del promotor sin que proceda ninguna exención arancelaria.*
11. *En toda información registral que se aporte en relación con fincas colindantes con el dominio público viario estatal, así como en las notas de calificación o despacho referidas a las mismas, se pondrá de manifiesto dicha circunstancia, como información territorial asociada y con efectos meramente informativos, para que pueda conocerse que dicha colindancia impone limitaciones a las facultades inherentes al derecho de propiedad.*

Zona de Servidume (artigo 31):

1. *La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.*
2. *En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.*
3. *El Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar a terceros la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.*

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Zona de Afectación (artigo 32)

1. La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas. En el caso especial de túneles y sus elementos auxiliares, constituirán zona de afección los terrenos situados entre las proyecciones verticales de los hastiales exteriores de los mismos y además dos franjas de terreno adicionales de 50 metros de anchura, una a cada lado de dichas proyecciones, medidas horizontal y perpendicularmente al eje de los túneles o elementos auxiliares, salvo que en aplicación de lo dispuesto en el artículo 31.3 se derivara un grado de protección diferente.
2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.
La solicitud de autorizaciones podrá efectuarse, en todo caso, por los medios telemáticos previstos en la legislación sobre procedimiento administrativo y sus normas de desarrollo.
3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes.
4. La denegación de la autorización en la parte de la zona de afección que sea exterior a la línea límite de edificación definida en el artículo 33.1, sólo podrá fundamentarse en razones de seguridad viaria, o en la adecuada explotación de la vía, o en las previsiones de los planes, estudios o proyectos de construcción, conservación, ampliación o variación de carreteras del Estado en un futuro no superior a diez años, contados a partir de la fecha de la autorización u orden para realizar el correspondiente estudio.

Zona limitación da edificabilidade (artigo 33)

1. A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras

convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

Además, la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán sometidas, con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de Fomento, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.

- 2. A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.*
- 3. El Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados.*
- 4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación, cualquiera que sea su clasificación, que se construyan con el objeto de evitar el paso por poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 50 metros, medidos horizontal y perpendicularmente al eje, a partir de la arista exterior de la calzada, en toda la longitud de la variante.*
- 5. Las modificaciones en la línea límite de edificación que se deriven de la puesta en servicio de nuevas actuaciones en carreteras del Ministerio de Fomento conferirán derecho a indemnización a favor de los titulares de derechos reales sobre los terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad así como en los afectados por las restricciones en las zonas de servidumbre acústica que acrediten el menoscabo de sus derechos y no pudieran ejercerlos en otras ubicaciones.*

También serán indemnizables los perjuicios causados en este sentido por actuaciones debidamente autorizadas de terceros, públicos o privados, incluso aunque estas actuaciones o algunos de sus elementos pudieran ser finalmente de uso o titularidad públicos; conferirán derecho a indemnización a favor de quien acredite el menoscabo de derechos reconocidos y que no pudiera ejercerlos en otras ubicaciones, la cual será satisfecha por quien promueva la actuación.

Será indemnizable la depreciación originada en las fincas contiguas a carreteras que se construyan o actuaciones que se lleven a cabo en las mismas a partir de la entrada en vigor de la presente ley, como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad, incluida la pérdida de edificabilidad que tuvieran reconocida las fincas sitas en las zonas de protección de dichas carreteras y no pudiera ejercerse en otras ubicaciones.

- 6. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre. Donde distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento interviniente.*
- 7. La clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta ley.*

Artículo 34. Facultad de expropiación.

1. La expropiación de terrenos para la ejecución de los proyectos de carreteras comprenderá siempre a los que conformarán la zona de dominio público. Si la obra implicara un cambio de clasificación sobre la carretera objeto de actuación, se incluirá la ampliación de la zona de dominio público ya existente para adaptarla a su nueva configuración cuando fuere necesario.

No obstante, en supuestos excepcionales, cuando la expropiación de esta zona afecte a construcciones o instalaciones, se podrá por causas justificadas posponer la misma siempre que su estado de mantenimiento o uso no interfieran físicamente con las obras proyectadas ni perjudiquen a la adecuada explotación ni a la seguridad viaria de la carretera.

2. En las zonas de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, el Ministerio de Fomento podrá proceder a la expropiación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 12, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación, siempre que exista previamente un proyecto de trazado, básico o de construcción definitivamente aprobado, para la reparación, ampliación, conservación de la carretera, o para la mejora de la explotación o de la seguridad viaria, que la hiciera necesaria.

Neste intre, faise preciso sinalar que, atendendo a que unha pá
A xeito de conclusión, gustaríanos rematar este documento facendo
fincapé en que esta información debería ser achegada dende os
proprios estamentos públicos, dende as fases iniciais e dun xeito
accesíbel, intuitivo e tratábel, quer fisicamente, quer telemati-
camente; proporcionando, en consecuencia, a correspondente aseso-
ría técnica e información manexábel con medios telemáticos coma
os SIX.

Así é todo, os tempos de exposición pública e alegación deberían,
asemade, ir en consonancia co tempo de elaboración dos documentos
expostos e non cingirse a un mes, pois, atendendo a criterios
meramente técnicos, é case imposíbel estudar con profundidade a
documentación e elaborar alegacións en forma ou, moito menos,
avaliar o medio natural e os procesos que nel se dan e a incidencia
do proceso nele. Ao que cómpre sumarlle as eivas derivadas de
criterios económico-sociais intrínsecos (horarios laborais, falta
de medios e coñecementos, casuísticas lingüísticas, de idade, na-
cionalidade, etc.), así como de criterios económicos que fan im-
posíbel custear servizos técnicos que axuden a atinxir os dereitos
democráticos e civís inmanentes a cada veciña, ou mesmo despra-
zarse aos centros de exposición.

**Grupo de Asesoramento
pra Defensa do Territorio**



**Enxeñería
Sen Fronteiras**