

LOS TERRITORIOS FRONTERIZOS Y LOS ÁMBITOS DE RELACIÓN. LAS RELACIONES EN EL SECTOR ANDALUZ

Juan A. Márquez Domínguez

*Nadie sabe decirme si las gaviotas reidoras y argénteas
que sobrevuelan el ancho Guadiana son portuguesas o
españolas (Duque, A. 1986; 190)*

LA SINUOSIDAD DE LA FRONTERA. LA RAYA QUE NO SE DEBE PASAR

Durante siglos las desigualdades interiores de la Península Ibérica se definieron por una oposición Norte-Sur, ya que existen muchas afinidades entre las regiones contiguas en el sentido Este-Oeste (Matosso, J. 1985; 4). En este contexto, en la frontera Sur hispano-portuguesa, se dio una inadecuación dialéctica entre los intereses de comunidades locales, vinculadas por lazos de trabajo, amistad y cercanía, frente a los dos Estados, que trataron de diferenciarse y adecuarse a sus límites, imponiendo un modo unívoco y rígido de observar su territorio. De esta forma, los límites se convirtieron en una periferia subdesarrollada, observada como espacio conflictivo, donde municipios y concelhos, privados de su entorno de relación natural, debieron replugar sus vidas. A fuerza de hacer frontera, lo que fue un mera línea, se convirtió en una zona marginal con economías e infraestructuras débiles (Pimpão, J. 1996, López, L. 1997).

La raya empezó a surgir entre España y Portugal en el año 1128, tras la batalla de S. Mamede, considerada como el primer acto de un Portugal independiente, donde Afonso Henriques rechazó el sometimiento a la nobleza gallega. Con el tiempo y la historia se fue construyendo la frontera que, hasta mediados del siglo XIII, se muestra muy conflictiva. Los pueblos más próximos a la raya sufrieron las luchas territoriales que libraban los reinos de

Castilla y Portugal, especialmente Encinasola, Aroche y Fregenal, que formaron una línea defensiva de vanguardia o «**banda gallega**» (Sancha, F. 1995; 518).

El tratado de Badajoz de 1267 y el de Alcañices de 1297 trazaron la frontera Sur, que en el caso de Andalucía buscó el curso bajo del Guadiana y su afluente el Chanza. Sin embargo, en el Norte de la provincia de Huelva, la frontera se hizo muy sinuosa, propiciando guerras continuas, causas de un prolongado despoblamiento. Los enfrentamientos entre los dos Estados fueron casi constantes, sobre todo por el Algarve, llegándose a una situación de compromiso en 1479 tras el tratado de Alcaçovas-Toledo. Sin embargo, la frontera andaluza estuvo en una continua **guerra latente**, expuesta a pillajes que buscaban en la raya refugio y protección fácil. La frontera se organizó como un espacio defensivo hasta muy al interior, articulando un rosario de castillos.

Tras un amplio periodo de estabilidad, especialmente con la Unión de Castilla y Portugal, bajo la Corona de Felipe II, a mediados del siglo XVII la frontera andaluza experimentó diversas convulsiones. Portugal luchó por su independencia entre 1640 y 1668 y los lugares de la frontera se vieron sometidos a los avatares de la guerra. La población de la raya experimentó saqueos, desabastecimientos, ruina y emigración, máxime, cuando parte del despliegue de los soldados tenía que ser sufragado por los pueblos de la frontera (Sancha, F. 1995; 518). En la zona española, en 1643, los portugueses asaltaron y saquearon Paymogo y Santa Bárbara de Casa, cuyos vecinos, huidos a la Sierra, no regresaron hasta 1650. En 1666 las tropas portuguesas entraron en Puebla de Guzmán, provocando una elevada mortandad. La guerra afectó intensamente a este espacio fronterizo, destruyendo el único núcleo de población que articulaba lo que hoy es el término de Rosal de la Frontera, es decir la aldea El Gallego. Efectivamente, en 1642, el Conde de Prados, defendiendo la causa del futuro rey portugués, duque de Braganza, asoló El Gallego, generando un amplio despoblado del territorio gestionado por la aldea, ya que todos sus habitantes se refugiaron en los muros del Castillo de Aroche... La continuidad de incursiones portuguesas y españolas y la indefinición de un trazado concreto de los límites fronterizos, generó un estado de inseguridad poco propicio para la repoblación, hasta tal punto que entre 1642 y 1844, el territorio de Rosal de la Frontera apareció descabezado, sin núcleo urbano, como tierra comunal de Aroche. El extenso despoblado fue aprovechado por ganados y agriculturas de rozas, que indistintamente hacían los hombres de uno y otro lado de la raya (Márquez, 1985; 1033).

Los roces entre portugueses y españoles fueron frecuentes y, uno de ellos, en 1646, devastó Trigueros, una de las poblaciones más importantes del territorio que ocupará la provincia de Huelva y bastante alejada de la frontera.

El retroceso demográfico afectó especialmente al área onubense, en beneficio del Aljarafe sevillano, que recibió a los que partían de la frontera conflictiva. La recuperación demográfica no se inicia sino hasta después de 1730, porque «la guerra con Portugal que con muchas treguas no anunciadas ni pactadas se mantuvo entre 1640 y 1710... no sólo desoló los lugares próximos a la raya fronteriza, sino que provocó, a causa sobre todo de la ola de temor que generó, una justificada y lógica huida de los vecinos que vivían desamparados en los pueblos de escasas defensas militares del interior de la provincia». Los ecos de la guerra llegaron a Gibralfé en 1708... y hasta Niebla y Escacena en 1709, muy cerca de Sevilla (Núñez, F., 1986).

Habrà que llegar a mediados del XVIII para encontrar una relativa paz de frontera. Las fortalezas de Ayamonte y Castro Marín, que se **miran y vigilan**, estuvieron muy mal armadas y la creación de Vila Real de Santo Antonio olvidó el aspecto defensivo, apareciendo

como una ciudad abierta al comercio y la racionalidad del siglo de las luces. De esta forma, el Guadiana, tomado por los Estados como elemento de separación, se impone como nexo de unión de las comunidades que se han desarrollado en sus riberas.

LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO EN LAS COMUNIDADES LOCALES

La frontera hispano portuguesa, fue un espacio de contiendas, fuertemente marcadas por el éxodo rural y la contradicción entre la función de la frontera estatal y la de las comunidades locales que se vieron privadas de parte de su entorno natural y de sus funciones sociales y económicas. Para la supervivencia, las poblaciones fronterizas se situaban al borde de la legalidad e incluso fue frecuente la transgresión de ésta, en beneficio propio. Así, las fiestas portuguesas y españolas fueron aprovechadas como excusas para la compra libre de productos que escaseaban. La relajación de costumbres y la distracción de la vigilancia facilitaban el comercio. «Vecinos de Corte do Pinto, Minas de Santo Domingo, Puebla de Guzmán y Santa Bárbara, entre otros, acudían en masa a la Feria del Ganado de Paymogo» (Márquez, J.A. 1995; 965).

En los dos últimos siglos, la situación de frontera supuso para los pueblos de la raya un activo importante para su desarrollo. Las exportaciones e importaciones con aduanas en Ayamonte, Vila Real de Santo Antonio, Sanlúcar de Guadiana, Alcoutim, Paymogo y Rosal de la Frontera, estuvieron acompañadas de potentes economías informales que, en el caso del contrabando, podían superar a la actividad formal.

Y es que, para superar estrecheces, los habitantes de la frontera debían buscarse la vida... el contrabando de ganado y de café fueron factores de cohesión de los pueblos de la raya, dando lugar a redes organizadas de «cuadrillas o cuerdas» que beneficiaron e implicaron a gran parte de la población. El comercio, el contrabando, los matrimonios mixtos afianzaron las relaciones entre los pueblos cercanos a la frontera. En torno a 1920-30, pueblos onubenses recibieron una importante emigración de portugueses. La presión demográfica sobre el sistema productivo del Alentejo originó movimientos de población que se asentaron sobre el Andévalo: «muchas fincas de Paymogo, Rosal de la Frontera y Aroche son ocupadas por habitantes procedentes de Mértola y sus alrededores, bien como colonos o como trabajadores por cuenta ajena» (Hernández y Cáceres, 1995).

Tras la guerra civil española, el contrabando, especialmente de café, textil y ganados emerge con fuerza, poniendo en contacto personas de uno y otro lado de la frontera. Entonces, los vecinos portugueses se convierten en aliados, paliando con sus alimentos la hambruna generalizada. Paralelamente, se da una mayor vigilancia y control de la frontera, circunstancia que sirve para estrechar los lazos de solidaridad y cohesión entre los habitantes de la raya... e incluso entre sus vigilantes... A partir de la década de los setenta se negocia la apertura de la frontera en las fiestas... y «aunque toda frontera histórica nace con el deseo de ser un muro para el fomento de la incomprensión y el aislamiento, la establecida entre Barrancos y Encinasola ha sido siempre una raya difuminada, que más que separa, une dos pueblos hermanos.» (Sancha, F. 1995; 532).

La incorporación de España y Portugal a la Unión Europea en 1986 supuso la eliminación de las aduanas y, poco a poco, de las ventajas comparativas del comercio de frontera. La visión oficial de la Unión Europea proponía medidas de reactivación de los espacios-fronteras tradicionalmente marginales y en declive pero, que tras largos siglos de adaptacio-

nes, habían logrado ciertos equilibrios que ahora se rompían. De esta forma se articularon los Programas Interreg I (1988-1993) e Interreg II (1994-99) como formas de aminorar los efectos perversos, a medio plazo, que supondrían la supresión de la frontera.

En este contexto, no fue extraño que los habitantes de la raya y de su entorno vieran como un peligro para la supervivencia de las comunidades locales, sin alternativas, la propuesta de una articulación viaria que no tuviera como punto terminal la frontera y conectase también los espacios interiores de ambos países. Parecía que los dos núcleos afectados de forma más negativa serían Ayamonte y Vila Real, porque sus cafés y casas de comidas no acogerían a las riadas de gentes, que esperaban para tomar el transbordador que conectaba las orillas del Guadiana. «A mediados de los 80 este tráfico superaba 1,3 millones de habitantes y 150.000 vehículos anualmente, ello les daba a ambas poblaciones una potente función comercial» (Jurado, 1995; 191) y las hacía centros de gravitación de su entorno. Al principio, se pensó que el puente sobre el Guadiana mermaría la actividad comercial. Sin embargo, el acondicionamiento de buenos accesos a Ayamonte, Vila Real, Castro Marín, Montegordo o Altura han incrementado el comercio y les hacen emerger como espacios ampliamente hollados por el turismo.

Pero, en la frontera menos dinámica, la eliminación de la raya ha profundizado los aspectos depresivos de la periferia. El paso aduanero de Paymogo desapareció ya hace tiempo. El contrabando de café y ganados generó organizaciones «de cuerda» a uno y otro lado de la frontera y dió lugar a leyendas, todavía vivas, de caballos y contrabandistas de la talla de Juan Simón y de sus luchas y forcejeos con la Guardia Civil. Este pasado, es rememorado con añoranza como un periodo vital del pueblo y ha creado una idiosincrasia singular que, desde lo ingenuo, valora la cultura que forjaron los contrabandistas, muchos de los cuales van, cada día, a la recolección de las frutas del litoral onubense, con la idea de «que mientras haya algo prohibido habrá contrabando» (Márquez, J.A., 1998).

En Rosal de la Frontera, un municipio creado en 1844 para poblar y aprovechar las amplias tierras de la frontera, la Guardia Civil sigue siendo todavía una institución, pero las tiendas están desvencijadas y proliferan las de todo a cien. En este caso, las iniciativas de desarrollo local se muestran como únicas vías de progreso. La posibilidad de relacionarse con el entorno hace que la escuela-taller «Pererifias», nombre de un antiguo Cuartel abandonado de la Guardia Civil, teja sus relaciones con su homóloga de Mértola «Bento de Jesús Caraça». Ambas ejecutan programas comunes financiados por Programas Leaders: levantamiento, catalogación, estudio y señalización de senderos, recogida de gastronomía tradicional y un exhaustivo estudio del patrimonio... de la sierra y el Alentejo portugués» (Márquez, 1995; 1052).

En la pequeña y bella Sanlúcar de Guadiana, el derruido Castillo de San Marcos mira a la Ribera, queriendo dar la mano a Alcúitim. Municipio y Concelho intercambian experiencias y cooperación en Áreas de Desarrollo Rural Integrado, dentro del programa comunitario Pacte, que impulsa el intercambio de experiencias en los sectores del agua, desarrollo rural y turismo.

Así, Alcúitim y Sanlúcar de Guadiana han pasado de las luchas fronterizas a la cooperación y, actualmente, son las puertas de acceso fluvial que abren las comarcas del Andévalo y Bajo Alentejo al turista. Tan sólo 200 metros de cauce los separan. Las tierras y los castillos de Alcúitim y Sanlúcar, se vigilaban, pero muy pronto se abrazarán, cuando se construya un segundo puente sobre el Guadiana, acordado por los jefes de Estado en Oporto en octubre de 1995.

LA DUALIDAD DE LA FRONTERA CONDICIONA LA INTENSIDAD DE LAS RELACIONES

La frontera como límite vigilado se empieza a quebrar en la década de los años sesenta, cuando los bienes alimenticios ya no son escasos al Oeste del Guadiana y, prácticamente, desaparece a partir del año 1986, con la incorporación España y Portugal a la Unión Europea. A partir de ahora, son áreas económicas, de uno y otro lado de la frontera, las que imponen el sentido de los flujos, que se dirigen hacia el Sur, al encuentro del eje dinámico del litoral. De esta forma, aunque la raya luso-andaluza puede calificarse globalmente como espacio periférico y marginal, encierra en sí dos sectores claramente diferenciados: uno interior donde existen fuertes procesos de desintegración, frente a otro litoral, muy dinámico. Sólo comprendiendo esta realidad puede entenderse el diferente carácter e intensidad de las relaciones y las dos estrategias territoriales que existen: las de zonas asistidas y decadentes, que perviven gracias a las actuaciones de la Administración y las de zonas emergentes que tienen un desarrollo autónomo, robustecido por las medidas de acompañamiento de la Unión Europea.

Efectivamente, en la banda fronteriza existe dualidad, caracterizada por factores de desarrollo contrapuestos, que enfrenta una situación de despegue económico en el Sur, frente a un espacio Norte e interior donde persisten las características del subdesarrollo. Así, las infraestructuras articulan el litoral, y no vertebran el interior. El Sur presenta un robusto sistema urbano, por oposición al interior que tiene pueblos estancados o en retroceso, castigados por un fuerte éxodo rural. Las actividades económicas más dinámicas, turismo, agricultura, industria y comercio, se localizan próximas a la costa, frente al desestructurado tejido productivo del interior. Los recursos humanos crecen en el litoral, mientras que el Norte a duras penas mantiene a su población.

El litoral onubense-algarví destaca por un dinamismo que lo convierte en una zona de atracción. Posee dos unidades: una de «campiña» agrícola, que se estrecha justo en la desembocadura del Guadiana, y una segunda banda litoral de gran interés ecológico, agrario, pesquero y turístico. La existencia de importantes acuíferos ha permitido un reciente desarrollo agrícola, industrial y urbano. La demanda de agua, cada vez mayor, explica la realización de grandes obras hidráulicas en los ríos Guadiana y Chanza. Algunas de ellas ya se encuentran en activo como la del embalse del Chanza, con 300 Hm³ de capacidad, otras en proyecto como la de Alqueva, prevista para recepcionar unos 4.000 Hm³ de agua y otras en revisión como la presa del Andévalo, de 600 Hm³. Además, desde el cabo San Vicente a Doñana, se localizan catorce espacios húmedos protegidos.

La apertura del Puente Internacional sobre el Guadiana, ha transformado radicalmente las relaciones del Suroeste Peninsular y ha permitido aumentar la accesibilidad de Andalucía y El Algarve, ya que en Portugal se encuentra en funcionamiento una autovía hasta Albufeira, que se prolongará, según proyecto, hacia Lisboa. Con esta obra, el importante Aeropuerto de Faro, además de servir al Algarve portugués, se está convirtiendo en punto de entrada para el turismo del litoral onubense, que mantiene una buena accesibilidad por carretera con la capital y con el resto de la región y permite el acceso al Aeropuerto de Sevilla. Este eje meridional posee, sin desdoblarse, el tramo Gibrleón-Ayamonte, lo que está ocasionando serios problemas para un tráfico cada vez más intenso. La construcción de una vía doble se convierte en una de las principales demandas de todos los sectores económicos de la Costa Occidental de Huelva y, aunque ya ha sido aprobado, su gestación está siendo muy lenta.

En la franja litoral se hallan los mayores núcleos urbanos, con una población real superior a la censada. El turismo es la principal actividad del Algarve, que tiene casi la mitad de alojamientos hoteleros del Estado portugués. La influencia del turismo en otros sectores económicos y en la organización del espacio es muy elevada, hasta tal punto que puede ser considerado como un monocultivo, motor de arrastre del desarrollo, y responsable de un denso poblamiento disperso. Aún lejos de esta especialización turística, el litoral onubense despunta por las posibilidades que brinda a la sociedad del ocio y por una potente agricultura que atrae a más de 50.000 jornaleros a los campos de naranjas y fresas, a la que se añade la industria química en la ciudad de Huelva, complementada por una dinámica actividad portuaria y pesquera.

Mientras tanto, **la frontera interior**, al Norte de una línea imaginaria que une Silves en la región del Algarve, con San Bartolomé de La Torre en la provincia de Huelva, pierde la robusta y dinámica economía del litoral y da paso a un territorio con un sistema productivo marginal, que agrupa, a grandes rasgos, las unidades de La Sierra y El Andévalo en la provincia de Huelva y las del Bajo Alentejo y Sierra del Algarve en Portugal. A diferencia de los materiales recientes del litoral, la estructura geológica del interior la conforman terrenos paleozoicos de escasas aptitudes agrícolas. La orografía ha sido un condicionante del poblamiento y el aislamiento que llevó a la Sierra de Huelva a la explotación de las dehesas y a los *concelhos* portugueses hacia una agricultura extensiva.

En la Sierra de Huelva y Norte del Bajo Alentejo, la Carretera Nacional 433 y la IP. 8 forman un corredor que une Beja con Aracena, los dos núcleos más importantes de la trama urbana, pero muy alejados de la frontera como para articular el sistema urbano en torno a ésta. Más al Sur, entre el Andévalo y Bajo Alentejo, no existen conexiones interfronterizas y en el gran vacío rayano se proyectan y realizan las uniones de Paymogo con Serpa y Sanlúcar de Gadiana con Alcútem, a través de una red complementaria de carreteras para los primeros y de un puente para los segundos. La banda rayana entre la Sierra y Andévalo por la parte española y Bajo Alentejo y norte del Algarve por la parte portuguesa, es un espacio donde la frontera y la debilidad del tejido productivo han impedido su articulación, generando espacios periféricos y de economía marginal, salvados sólo por un «corredor» que, más que articular los núcleos de la frontera, conecta algunos pueblos con los centros urbanos primados que quedan lejos de la frontera. Además, los ya citados de Beja y Aracena carecen de poder de atracción y sólo son eslabones de un cordón más largo que une Sevilla y Lisboa.

Dependiente de escasos recursos y mal articulado, el espacio fronterizo más alejado del litoral, se caracteriza por una tasa de crecimiento demográfico negativa, bajas densidades de población y escasas rentas. La economía primaria no ha sido capaz de movilizar recursos para evitar una emigración que casi ha agotado las posibilidades de crecimiento demográfico. En estas circunstancias se valoran, en demasía, las llamadas «medidas de acompañamiento» que, en el marco de la Unión Europea, pretenden aminorar las distancias entre la Europa pobre y la rica.

PROYECTOS OFICIALES DE ARTICULACIÓN DE LA RAYA

La cooperación en el ámbito Algarve-Bajo Alentejo-Andalucía partió de una difícil situación causada por la escasez de infraestructuras que articularan el conjunto territorial y de superar distintos niveles competenciales de municipios, provincia, región y Estado en el

caso español y de concelhos, fregresías, región y Estado en el portugués. Así, para convocar cualquier reunión se tuvo y tiene que hilar muy fino para conseguir la presencia de todos los representantes de la Administración.

Las relaciones en el sector meridional se han visto impulsadas por diversos programas de la Unión Europea para la promoción de las relaciones transfronterizas. Interreg I se centró principalmente en la realización de algunas infraestructuras viarias como forma de cooperación para superar el atraso estructural. Entre las acciones destaca la construcción de la vía longitudinal del Algarve hasta llegar al Puente sobre el río Guadiana, el acondicionamiento del eje Sevilla-Lisboa desde Cortegana a la Frontera Portuguesa y Huelva-Portugal por Rosal de la Frontera. En realidad más que un proyecto integrador son iniciativas para paliar serios déficits. En total fueron puestos en funcionamiento 17 proyectos, incluidos en el subprograma de Acciones de Cooperación transfronterizas, con finalidades claras: cooperación entre empresas de ambos lados de la frontera, promoción del turismo cultural y de naturaleza.

Quizás la cooperación más destacable entre las Comisiones de Coordinación Regional del Algarve y Alentejo con la Junta de Andalucía fue la elaboración de un estudio sobre la articulación territorial de la frontera Algarve, Bajo Alentejo y Andalucía porque, a partir de él, se creó el marco para la selección de actuaciones a incluir en el Interreg II, que contempla proyectos de interconexión de la red portuguesa de gas natural con la española, a través de las iniciativas Regen y la promoción de actividades de desarrollo endógeno transfronterizo en las vertientes de agricultura, turismo, artesanía, promoción del medio ambiente y patrimonio arquitectónico y cultural. Pero sobre todo destaca el interés por la mejora de la permeabilidad de la frontera con comunicaciones y telecomunicaciones.

Entre los proyectos incluidos en Interreg II destacan el mejoramiento del firme y transitabilidad de las vías Lisboa-Sevilla y Faro, Huelva-Sevilla, la conexión, mediante un puente, de Sanlúcar de Guadiana-Alcoutim, la mejora del viario transversal desde Alcoutim al puente del Guadiana en Ayamonte, la interconexión de los centros sanitarios entre la región del Algarve y la provincia de Huelva y las actuaciones, aún no definidas, para el desarrollo turístico de Costa de la Luz-Algarve (Vega y Zoido, 1996).

De esta forma, la articulación territorial transfronteriza Algarve-Alentejo-Andalucía emerge como una estrategia general para la mejora del tejido productivo del suroeste peninsular, con atención al sistema de ciudades, demografía, comunicaciones... y espacios de alto interés ambiental, donde se incorpora el desarrollo local como una actividad propia de la cooperación transfronteriza.

El protocolo de Cooperación entre la Comisión de Coordinación Regional del Algarve y la Junta de Andalucía acordó crear una Comunidad de Trabajo, que inició una práctica conducente a la integración de las zonas fronterizas. Sin embargo, todavía se evidencia una falta de coordinación entre los diferentes niveles político-administrativos.

Como logros de esta etapa de colaboración se puede citar el acondicionamiento de la Nacional 431 con el Puente sobre el Guadiana por Ayamonte; el Estudio Informativo de los pasos fronterizos entre Sanlúcar-Alcoutim, El Granada y Paymogo. Hasta ahora la conexión con Portugal se realiza en dos puntos situados en los extremos de la provincia de Huelva: Ayamonte y Rosal de la Frontera. Sin embargo, la necesidad de permeabilizar la frontera puede crear nuevas posibilidades de generación de riqueza. Por ello, en 1996 se contrataron los estudios del «Paso del Guadiana por Sanlúcar de Guadiana y conexión con las redes españolas y portuguesas de carreteras». Este estudio contempla el paso sobre el Guadiana y el

acceso a Sanlúcar y Alcoutim. El enlace de Paymogo y el Granado con las tierras portuguesas se contempla sobre el Chanza y sólo consistirá en la prolongación de la carretera ya construida por la Diputación de Huelva. Con respecto al Granado se estudia el acondicionamiento y mejora de la carretera de acceso a la presa del Chanza, estando abierto también el análisis de un paso aguas abajo de la presa. Finalmente, existe una Propuesta de Estudio de infraestructuras viarias sobre el Eje Sierra Norte, desde Arroyomolinos de León hasta conectar con Encinasola, pasando por cumbres Mayores. También, a principios de 1998, a instancias de la Dirección General de Obras Hidráulicas se pretende que las iniciativas Edar, Estación Depuradora de Aguas Residuales, fueran contempladas como «protección a los recursos hídricos» y su vinculación a la cooperación transfronteriza del Interreg II.

Por encima de estas grandes infraestructuras sobresalen «proyectos menores» que se hacen en reuniones de cada día entre Ayuntamientos y Cámaras Municipales para impulsar el desarrollo local, como entre El Granado y Mértola, Barrancos y Encinasola, Sanlúcar y Alcoutim y Vila Real y Ayamonte. Entre las iniciativas de desarrollo destacan las relacionadas con el turismo fluvial por el Guadiana, las modificaciones en el Puerto de Alcoutim y la consolidación de un cuarto paso entre Encinasola y Barrancos.

Para 1988 está presupuestado con Fondos de Compensación Interterritorial un estudio de viabilidad de la **conexión ferroviaria** Sevilla-Faro, con 21.045 millones de pesetas y 9.640 en 1999. Esto permitirá una propuesta conjunta del proyecto en la Unión europea, como una obra de vital importancia para las comunicaciones entre el Algarve y Andalucía. El trabajo incluye el estudio de la demanda posible y la viabilidad técnica y económica de las infraestructuras, junto con análisis de corredores, trazados, anchura de la vía, velocidad de circulación, estaciones y acceso al aeropuerto de Faro. Esta obra es considerada de interés estratégico por cuanto constituye un elemento de articulación territorial y apertura del Sur de la Península a las redes transeuropeas de transportes. El proyecto está incluido en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía que está realizando la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Consejería que tiene presupuestados fondos de 1998 para las obras del Puerto Deportivo de Sanlúcar de Guadiana para el Proyecto de Dársena Deportiva en Ayamonte y obras de la primera fase de la Dársena Deportiva, también en Ayamonte.

En definitiva, la cooperación oficial en la frontera entre Portugal y Andalucía, se ha orientado, esencialmente, hacia las infraestructuras, asentando las bases de un desarrollo futuro en regiones con problemas tradicionales de articulación interna y externa, como producto de su situación periférica y de frontera.

ANÁS PUEDE SER EL ORIGEN DE UNA NUEVA REGIÓN

La incorporación de España y Portugal a la Unión Europea ha supuesto, entre otras cuestiones, el reencuentro de pueblos que vivían de espaldas, a pesar de su cercanía y similitudes, porque si por el Algarve «de facto por aquí passaram, ao longo de milhares de anos, gregos, fenícios, celtas, romanos, árabes, cristãos, otomanos e bárbaros do Norte, agricultando, trocando e comerciando os produtos da terra, mercadorias e serviços» (Gomes, M. 1991; 24), igual ocurrió en los territorios que hoy forman la provincia de Huelva. Este nuevo encuentro ha significado un incremento del interés por lo que acontece a uno y otro lado del Guadiana. El río que otrora separó las tierras de españoles y portugueses ahora los une y, como un eje de cohesión, articula a pueblos del Algarve y Huelva. Alrededor del viejo Anás

romano se aglutina una comunidad de municipios y concelhos que, después de mirarse y vigilarse durante siglos, han conformado un ámbito de relación que nace en el litoral de la Torre del Oro, en el municipio de Moguer, y se prolonga hasta Sagres, en el concelho de Vila do Bispo, mientras que de Norte a Sur recorre las riberas de Vila Real y Ayamonte, para llegar a los Puertos de Sanlúcar de Gadiana y Alcoutim.

La Asociación Anás agrupa a 31 municipios, todos los del Algarve y 15 de la provincia de Huelva, mostrándose como un espacio altamente funcional de una Europa de Pueblos, por encima de límites administrativos. El territorio de Anás cuenta con 6.809,47 Km² y 592.164 habitantes y se perfila como uno de los ejes más dinámicos del Suroeste Peninsular. Este arco Atlántico puede ser considerado como una región de alto grado de cohesión, definida por problemáticas similares y complementarias. La interrelación es elevada y, además, existe la posibilidad de incrementarla de forma intensa.

Anás está fundamentada en las transformaciones económicas que, cerca del litoral, le han convertido en un motor endógeno del desarrollo en Portugal y España. Especialmente, la puesta en valor del ámbito onubense-algarví resulta de la confluencia de actividades pesqueras, industriales, agrarias y turísticas.

La industria se concentra principalmente en la ciudad de Huelva y recientemente ha resuelto serios problemas de reestructuración productiva con la incorporación de las funciones de Río Tinto Minera a la multinacional Atlantic Cooper. La agricultura intensifica las relaciones de comercio e intercambio con importantes flujos migratorios interiores y la generación de un importante valor añadido a través de naranjas y fresas. El turismo, muy dinámico en el ámbito algarvino, aparece como un sector de arrastre de otras actividades, especialmente en la construcción y en los servicios. El aeropuerto de Faro y la amplia oferta residencial satisfacen la demanda de un turismo que procede básicamente de Alemania e Inglaterra en el caso del Algarve y españoles en el caso de la provincia de Huelva.

La vitalidad económica está consolidando la estructura urbana y debilitando la dependencia de Lisboa y Sevilla. En los últimos veinte años, el eje litoral ha incrementado su población de forma notable, «Na época estival o Algarve acohe na estreita língua do litoral, cerca do quádruplo da população residente, especialmente em casas particulares e em equipamentos ligeiros ao ar livre, como o clima permite» (Gomes, M. 1991, 23) y, aunque todavía no se han construido áreas metropolitanas de importancia, Huelva con cerca de 150.000 habitantes y Faro con más de 50.000, pueden actuar como aglutinadoras y articuladoras de un robusto poblamiento.

Anás se articula por una carretera que discurre paralela al litoral, que tenía su punto de inflexión en el río Gadiana. La construcción del puente internacional sobre el Gadiana facilita las relaciones, haciendo desbordar los contactos de frontera mucho más allá de la raya. En los próximos lustros, los flujos comerciales, industriales, agrícolas, de personas etc., serán más intensos entre las zonas que componen Anás que con el resto de las regiones portuguesas y españolas.

La consolidación de Anás se está realizando a través de una estructura administrativa, muy flexible que, constituida en Asociación, es capaz de gestionar programas de cooperación interfronterizos e ilusionar a sus municipios y concelhos con proyectos de futuro. Actualmente la Asociación Anás gestiona cuatro grandes proyectos: Coastlink, de estudio y análisis territorial; Attas, de fomento de empleo; Casa Local de Empleo, de formación y creación de empleo y Microempresa 2.000, de reciclaje de trabajadores y empresas. Los dos primeros están siendo

cofinanciados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, mientras que los últimos lo son por el Fondo Social Europeo. Entre todos ellos destaca como novedoso Coastlink que, dentro del programa Terra, pretende contribuir a la integración regional en el marco de la Unión Europea, partiendo de las potencialidades internas. En este sentido, se ha observado como prioritario la circulación de información, a través de servicios Intranet-Internet, que permita conectar a los municipios y concelhos integrantes de Anás, a sus ciudadanos y a sus empresas con la red mundial. Para ello se está definiendo un Plan Director que perfilará un modelo de desarrollo territorial, basado en el tejido económico y social de la zona.

EL TERRITORIO Y LA POBLACIÓN DE ANÁS

MUN/CONCE	Km ²	P1981	P1991	P1996*	PAIS
Sanlúcar de Guadiana	96.56	471	409	392	España
San Silvestre de Guzman	48.59	845	699	660	España
Granado, EL	97.55	783	696	680	España
Almendro, El	170.61	930	844	862	España
Villablanca	98.31	1825	2029	2072	España
Villanueva C.	263.98	2615	2613	2684	España
S. Bartolome de la Torre	56.62	2439	2877	2940	España
Alcoutim	576.57	5262	4571	4280	Portugal
Aljezur	322.43	5059	5006	4850	Portugal
Vila Do Bispo	179.32	5700	5762	5970	Portugal
Monchique	396.15	9609	7309	6480	Portugal
Castro Marin	299.93	7297	6803	6650	Portugal
Palos de la Frontera	49.25	5798	6750	6884	España
S.Bras de Alportel	150.05	7506	7526	7540	Portugal
Punta Umbria	38.77	8625	10031	10998	España
Cartaya	225.32	9243	10357	11435	España
Moguer	203.45	10084	11095	13371	España
Vila Real S.A.	62.45	16347	14400	14090	Portugal
Isla Cristina	49.36	16347	16524	17310	España
Ayamonte	141.29	16098	15082	17566	España
Lagoa	87.96	15635	16780	17570	Portugal
Lepe	127.94	14053	16565	18325	España
Lagos	212.93	19700	21526	22000	Portugal
Albufeira	140.91	17218	20949	22180	Portugal
Tavira	611.05	24615	24857	24500	Portugal
Silves	678.75	31389	32924	33260	Portugal
Olhao	126.82	34573	36812	37010	Portugal
Portimao	182.89	34464	38883	39830	Portugal
Loule	765.13	44051	46585	47560	Portugal
Faro	197.2	45109	50761	51540	Portugal
Huelva	151.33	127522	142547	140675	España

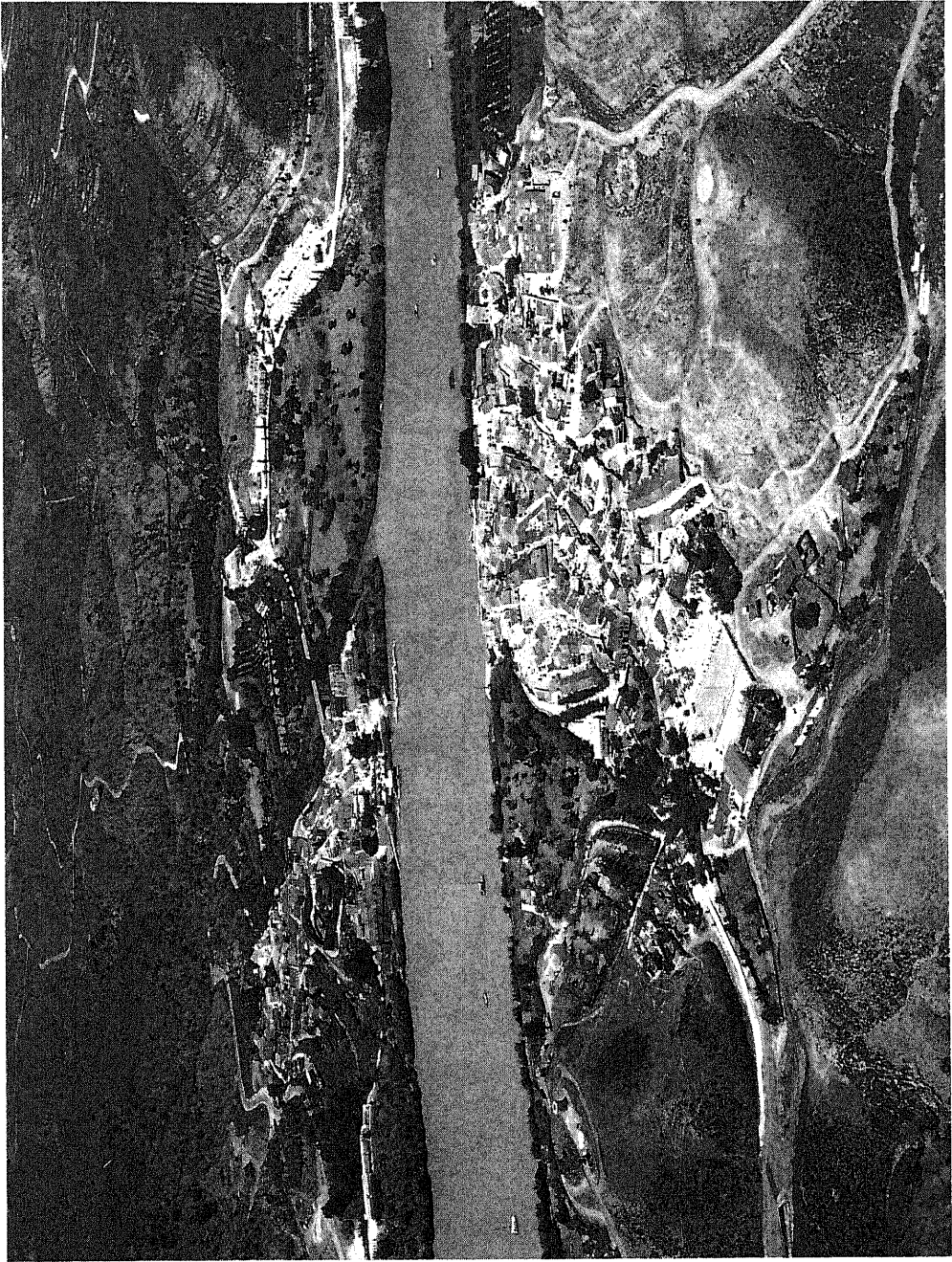
* Los datos de los concelhos portugueses corresponden a 1995.

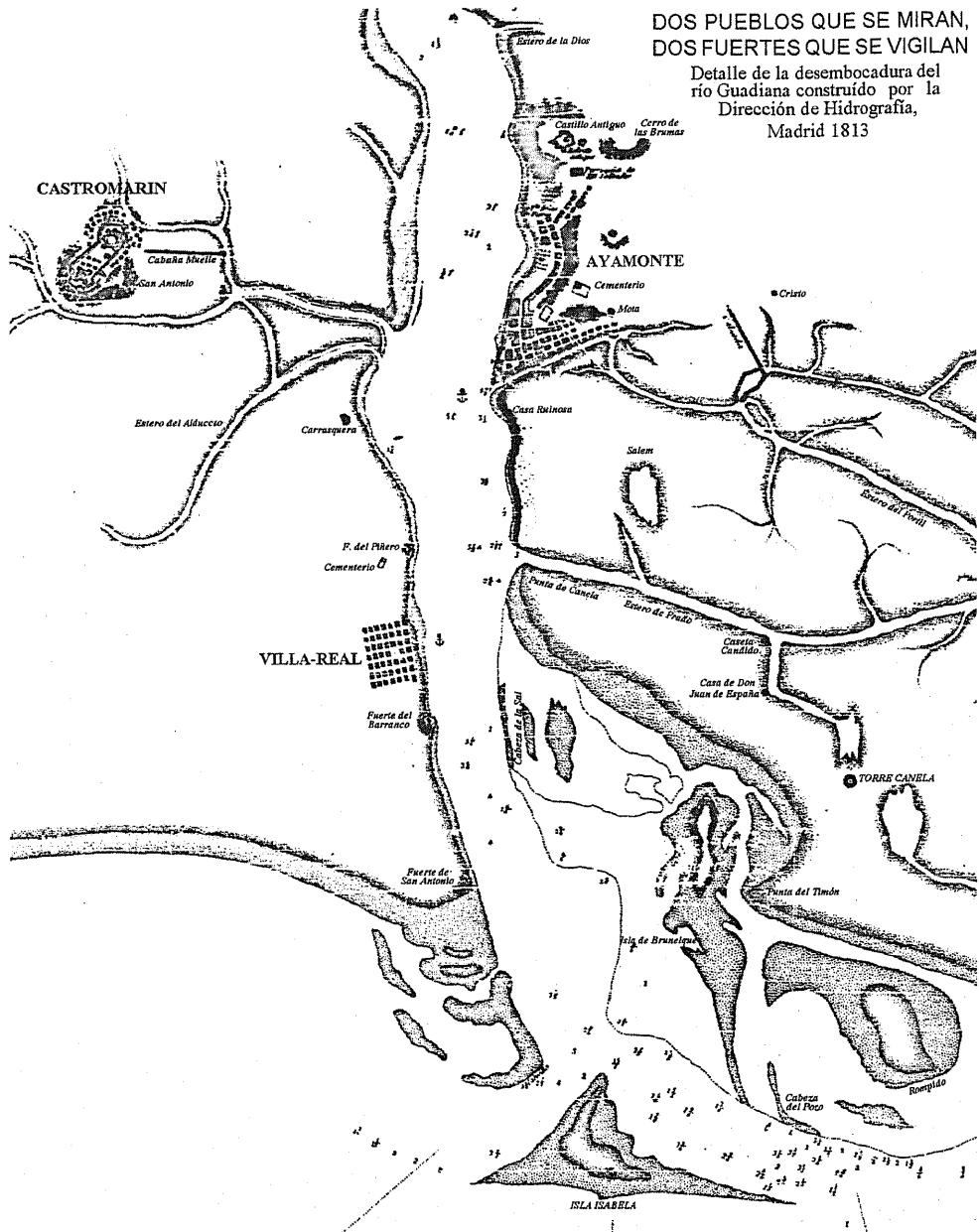
Fuentes: INE (1998) y Comisión Regional de Coordinación del Algarve (1998)

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

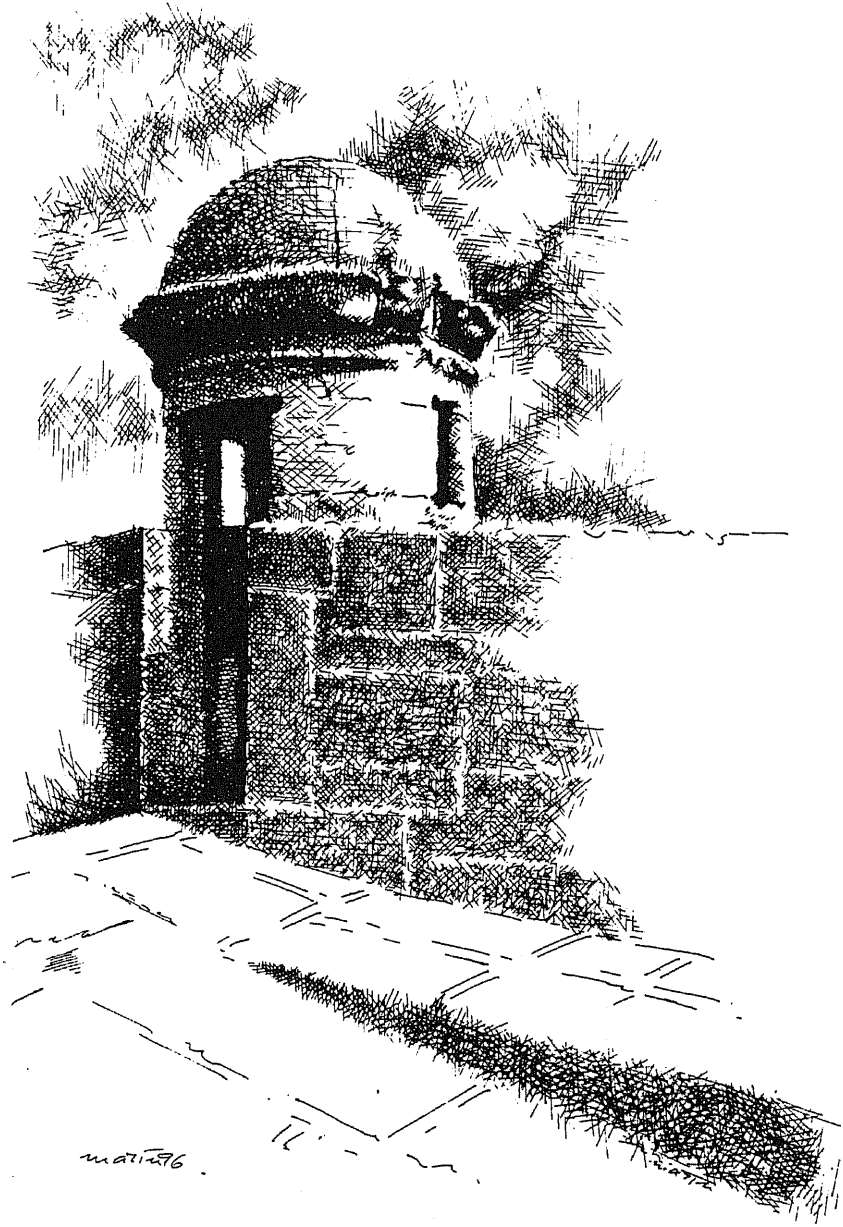
- CABERO, V. (1997): «Patrimonio ambiental: percepción, gestión y problemas», en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 57-62.
- CAMPESINO, A. (1994): «La región transfronteriza lusa-extremeña», en *Arquitectura y vida de frontera*. Junta de Extremadura, Mérida, pp. 19-21.
- CANO GARCÍA, G. (1987): «Evolución de los límites de Andalucía» en *Geografía de Andalucía*, Tomo I. Tartessos, Sevilla, pp. 49-119.
- CAVACO, C. (1997): «Servicios y nuevas oportunidades en los territorios rayanos», en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 191-198.
- CEPEDA, F. J. (1997): «Visión portuguesa de las áreas deprimidas», en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 83-93.
- DUQUE, A. (1986): *Guía natural de Andalucía*. Instituto de Desarrollo Regional, Sevilla.
- EPYPSA (1986): *Avance de Ordenación Litoral: Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría e Isla Saltés*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Estudio inédito.
- ESECA (1989): *Impacto socioeconómico del Puente Internacional sobre el Guadiana*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Málaga. Estudio inédito.
- FOURNEAU, F. (1983): *La provincia de Huelva y los problemas de desarrollo regional*. Diputación Provincial de Huelva.
- GÓMEZ, M. (1991): *O mundo mediterrâneo, sua diversidade e seu futuro*. Loulé.
- GUICHARD, F. (1990): *Géographie du Portugal*. Ed. Masson, París.
- GUICHARD, F. (1997): «La dimensión transfronteriza o la historia confrontada en lo económico y lo político: Galicia/Portugal», en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 35-46.
- HERNÁNDEZ y CÁCERES (1995): «La frontera entre España y Portugal», en *Actas de las Jornadas transfronterizas sobre la Contienda Hispano-Portuguesa*, Tomo I. Escuela Taller la Contienda, Aroche, pp. 189-200.
- ÍNDELO-F.O.E. (1997): *La apuesta por el desarrollo local. Federación Onubense de Empresarios*. En prensa.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (1996): «Estado de la planificación transfronteriza regional en España», en *Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario*. VII Coloquio Ibérico de Geografía. Universidad de Extremadura, Salamanca, pp. 435-441.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1995): *Articulación territorial transfronteriza. Algarve-Alentejo-Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla, 111 pp.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1997): *Reconocimiento territorial y definición de objetivos y criterios de planificación de la comarca del litoral Occidental onubense*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla. Estudio inédito, 214 pp.
- JURADO, J. M. (1992): «La comarca de la Costa Occidental de Huelva: caracterización y posibilidades de desarrollo». *Huelva en su Historia*, nº 4. Colegio Universitario de La Rábida, pp. 171-247.
- JURADO, J.M. (1995): «Ayamonte», en *Los Pueblos de Huelva*, tomo I, Ed. Mediterráneo. Madrid, pp. 177-192.

- LABORATORIO (1986): *Plan Turístico del Litoral Río Guadiana-Punta Umbría (Huelva)*. Dirección General de Ordenación y Promoción del Turismo. Junta de Andalucía. Sevilla. Estudio inédito.
- LÓPEZ TRIGAL (1997): «Las redes urbanas de la Raya hispano-portuguesa», en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 199-206.
- MÁRQUEZ, J. A. (1986): *La Nueva Agricultura onubense*. Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de Sevilla.
- MÁRQUEZ, J. A. (1996): «El eje dinámico del litoral onubense-algarví», en *La articulación territorial de la Raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 143-149.
- MÁRQUEZ, J. A. (1995): «Paymogo», en *Los Pueblos de Huelva*, tomo III, Ed. Mediterráneo. Madrid, pp. 933-968.
- MÁRQUEZ, J. A. (1995): «Rosal de la Frontera», en *Los Pueblos de Huelva*, tomo IV. Mediterráneo, Madrid, pp. 1.037-1.052.
- MÁRQUEZ, J. A. (1998): «El trabajo en los campos. Los jornaleros de Paymogo», en *Artes, riquezas y costumbres de la provincia de Huelva*, Tomo III. Mediterráneo, Madrid, pp. 921-936.
- NÚÑEZ, F. (1986): «La guerra y la presión fiscal como factor de despoblación». C.U.R. *Huelva en su Historia* nº 1, pp. 333-344.
- PIMPAO, A. (1996): «Les relations économiques Algarve-Andalousie dans l'avenir du marché européen». *Raya-Ria* nº 0, Universidad de Extremadura, pp. 180-185.
- PLAZA, J. I. (1997): «Visión española de las áreas marginales de la frontera hispano portuguesa», en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 75-82.
- VEGA, G. y ZOIDO, F. (1996): «Andalucía, cooperación transfronteriza y ordenación del territorio», en *Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario*. VII Coloquio Ibérico de Geografía. Universidad de Extremadura, Salamanca, pp. 443-453.





Elaboración: J. A. Márquez y J. Felicidades.



Almeida. Detalle de las murallas. Dibujo de Marín García, 1996