

EL TERRITORIO DE LA FRONTERA LUSO-ANDALUZA. UNA GEOMETRÍA VARIABLE¹

José Manuel JURADO ALMONTE (jurado@uhu.es)

Juan Antonio MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ (antonio@dgf.uhu.es)

Jesús FELICIDADES GARCÍA (jesusfe@uhu.es)

Departamento de Historia, Geografía y Antropología, Universidad de Huelva

Recibido: 1 de junio de 2016

Aceptado: 5 de junio de 2017

RESUMEN: La frontera hispano-portuguesa que discurre entre la región del Algarve, el Baixo Alentejo y la provincia de Huelva ha dividido comunidades de estructuras territoriales similares, a las que, acorde a la desactivación de la frontera, se les ha aplicado políticas territoriales y de cooperación que en términos generales no han servido ni para su desarrollo ni para el mantenimiento de su población. En este trabajo se pretende, principalmente, caracterizar los elementos estructurantes de este espacio fronterizo, los cuales se abordarán desde diversos análisis escalares, desde la Euroregión Alentejo-Algarve-Andalucía hasta los municipios colindantes con el límite estatal.

PALABRAS CLAVE: Alentejo, Algarve, Andalucía, euroregión, frontera, Huelva

THE TERRITORY OF THE PORTUGUESE-ANDALUSIAN BORDER. A VARIABLE GEOMETRY

ABSTRACT: The Spanish-Portuguese border that runs between the region of Algarve, the Baixo Alentejo and the province of Huelva has divided communities of similar territorial structures, which, according to the deactivation of the boundary, have been applied territorial and cooperation policies which in general failed largely to achieve development or maintain their population. This paper aim to characterize the structuring elements of this borderland, which will be addressed from various scalar analyses, from the Euroregion Algarve-Alentejo-Andalusia to the municipalities closely linked with the boundary.

KEYWORDS: Alentejo, Algarve, Andalusia, border, Euroregion, Huelva

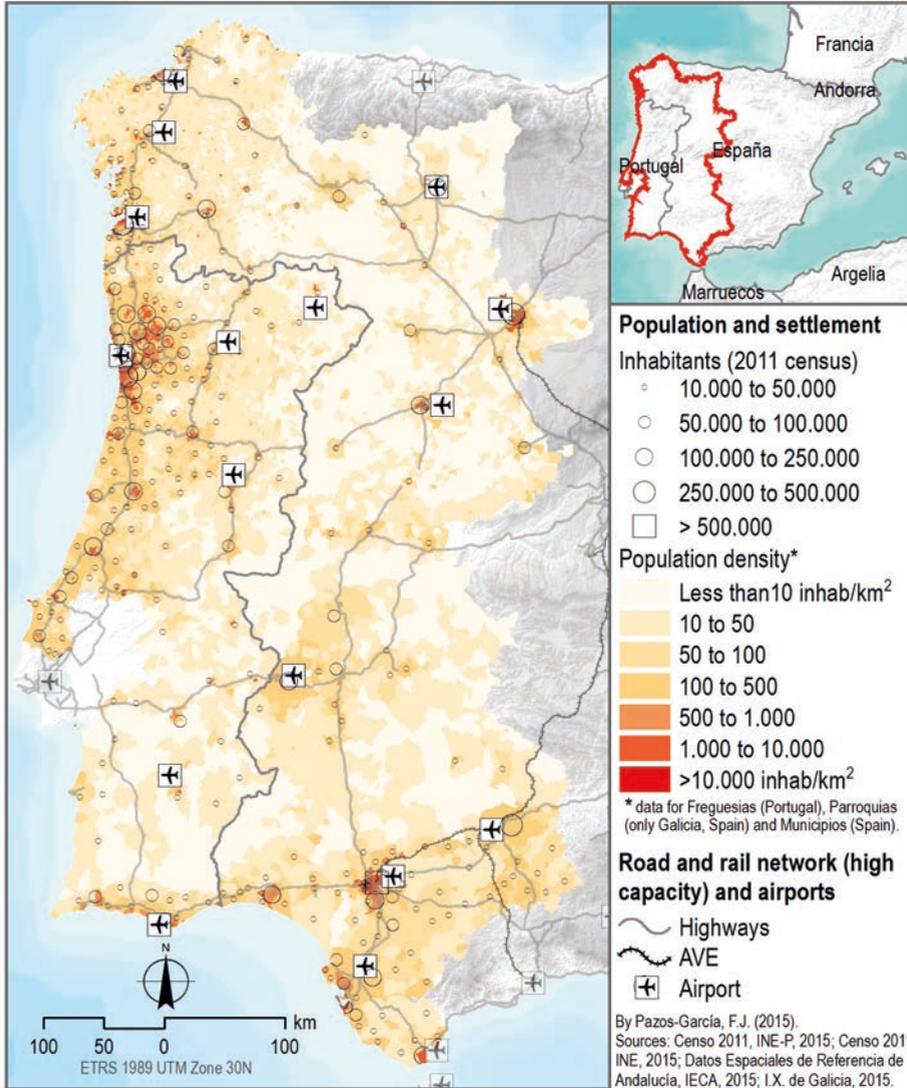
¹ Esta aportación se inserta en el Proyecto de Excelencia “Análisis territorial y cooperación transfronteriza de la Euroregión Alentejo-Algarve-Andalucía: balance histórico y potencialidades para el nuevo marco europeo 2014-2020”. Dicho proyecto de investigación está siendo desarrollado desde la Universidad de Huelva y es financiado (convocatoria 2011) por la Consejería de Economía, Innovación y Ciencia de la Junta de Andalucía, Secretaría General de Universidades, Investigación y Tecnología (Código SEJ-7661); período de ejecución 2013-2016.

I. LOS ÁMBITOS DE LA RAYA IBÉRICA

En general, la Raya presenta rasgos de ruralidad en mayor o menor grado, con más del 50% de la población en municipios de menos de 10.000 habitantes, y por consiguiente muestra la carencia de un sistema de ciudades significativo (LÓPEZ TRIGAL, 1997). Efectivamente, en la frontera no hay ciudades de cierta consideración; sólo está Badajoz con apenas 150.000 habitantes, mientras que Vigo y Huelva están a 50 kilómetros de la frontera (Mapa 1). Por su parte, solo algunas NUTS III entran en la categoría de áreas intermedias rurales-urbanas, como son Pontevedra, Huelva o Braga y Guimarães. Sin embargo, en la evolución y sucesivas ampliaciones de la “frontera de cooperación”, del espacio delimitado por los programas INTERREG y POCTEP, a ámbitos cada vez más alejados del límite fronterizo se han ido incluyendo más ciudades medias y medianamente grandes. Así, el espacio de cooperación de “zonas adyacentes” integra áreas urbanas como Sevilla, Oporto e incluso A Coruña, Córdoba o Valladolid. No obstante, cabría preguntarnos si estas últimas viven o han vivido los procesos de construcción, consolidación o desactivación de la frontera y sus impactos en lo social, lo económico o lo cultural; o también si la Raya está presente en la vida cotidiana de las personas, en sus comportamientos, acciones y modos de pensar, y con ellos en sus imaginarios e identidades territoriales.

Una de las principales características, y a la vez el mayor problema de la frontera hispano-portuguesa, es la persistente crisis demográfica que padece. A la falta de recursos humanos y a la continuada pérdida de población, como consecuencia del envejecimiento demográfico y de las bajas tasas de natalidad, se añade una nueva emigración económica iniciada con la crisis de 2008, especialmente incisiva en este ámbito. Este escenario convierte a la Raya en poco atractiva, aunque con matices dadas las acusadas asimetrías internas en lo que se refiere a la evolución de la población y al envejecimiento demográfico (JURADO y PAZOS, 2016). En la frontera, la edad media es de 40,3 años, frente a la media de la UE que es 39,7. De la misma forma, la población anciana de la frontera significa entre el 20-24% de la total, frente al 10-12% de jóvenes. En realidad, las causas del envejecimiento son complejas, pero entre ellas se sitúan directamente el aumento de la esperanza de vida, la caída de la natalidad y el histórico éxodo rural. De igual manera, las escasas expectativas económicas y sociales acrecientan significativos flujos emigratorios de personas jóvenes e instruidas, mientras que apenas son relevantes las inmigraciones, o sólo lo son en los extremos litorales de la frontera.

Mapa 1. Poblamiento* del ámbito INTERREG V (2014-2020)



*Datos a nivel LAU-1 (sólo en Portugal) y LAU-2 (España), excepto para Galicia, donde los datos de densidad están a nivel de Parroquia.

**Los aeropuertos que operan vuelos comerciales en Portugal continental son sólo Porto, Lisboa y Faro.

El escaso nervio económico sitúa el PIB per cápita del espacio de cooperación transfronteriza en un 73,5% de la media de la UE, lo cual refleja una estructura productiva vulnerable, poco diversificada e insuficiente para impulsar el desarrollo económico. De otra parte, la especialización en sectores que aprovechan recursos naturales endógenos como la pesca, la ganadería, las rocas ornamentales o los productos agrícolas ocasionan la gestión de un escaso valor añadido. Efectivamente, las regiones y territorios fronterizos de España y Portugal presentan niveles de desarrollo y progreso económico inferiores a otros territorios. El “efecto frontera”, a diferencia de otros ámbitos europeos, aquí se traduce en términos de marginalidad y periferismo produciendo alejamientos e incluso aislamientos históricos respecto de los grandes centros urbanos de actividad económica y política de los Estados a los que pertenecen. Sin duda, las políticas de *costas viradas* de gran parte del siglo XX generaron una menor dotación de infraestructuras en relación a las regiones situadas en el centro y muy especialmente en los litorales, lo que contribuyó a estructurar en España y Portugal dos modelos territoriales independientes, y a organizar un sistema de poblamiento desequilibrado y localmente débil y desvertebrado.

En la actualidad, los procesos de globalización, que han impulsado la reestructuración productiva e intensificado la competencia entre organizaciones y empresas, siguen jugado en contra de las regiones fronterizas, hasta tal punto que éstas se muestran como espacios perdedores y de escasa atracción, donde las estrategias convencionales de desarrollo pueden considerarse como fracasadas. Esto lastra de manera importante su desarrollo y progreso económico, por lo que son necesarios esfuerzos añadidos, tanto para contribuir al proceso de cohesión y convergencia, como para eliminar y dismantelar el efecto frontera que obstaculiza el desarrollo territorial. Sin embargo, los teóricos beneficios de la política europea de cooperación transfronteriza no siempre fructifican en los territorios fronterizos propiamente dichos. Son varias las evidencias que demuestran un nítido desenfoque de dichas intervenciones: desde las ya mencionadas “áreas adyacentes”, que el actual marco programático 2014-2020 diseña en un enorme ámbito territorial, hasta la propia Eurorregión Alentejo-Algarve-Andalucía, que hace lo propio con una superficie que supera con claridad al Estado portugués e integra áreas distantes en casi 600 km de la Raya.

II. LA EURORREGIÓN ALENTEJO-ALGARVE-ANDALUCÍA

La actual construcción de la Unión Europea reconoce a las eurorregiones como un ámbito territorial formado por regiones de dos o más países, cuyo ob-

jetivo es el fomento de la cooperación transfronteriza. Los programas y fondos implementados intentarán limar a través de estas estructuras las posibles disparidades económicas, sociales y de poblamiento, así como fortalecer la gobernanza. En este contexto, la creación de una Euroregión entre Alentejo, Algarve y Andalucía (Euroregión AAA) pretende afianzar específicamente el proceso de cohesión europea. Así, el 5 de mayo de 2010 la Junta de Andalucía y las Comisiones de Coordinación y Desarrollo Regional (CCDR) portuguesas del Algarve y del Alentejo suscribieron en la ciudad de Faro un convenio para constituir una euroregión tripartita con objeto de favorecer la cooperación en proyectos transfronterizos de interés común. Los tres territorios del ámbito creado comparten una parte pequeña de la frontera luso-española (la correspondiente a la provincia de Huelva), pero suman una población que supera los 9,5 millones de habitantes.

La Euroregión AAA se crea de forma tardía respecto a las experiencias europeas de la década de 1970, pero sólo unos años después de las ibéricas de Galicia-Norte de Portugal (2008) y Alentejo-Centro-Extremadura (2009). Se concibió como un intento de “controlar y acceder a fondos europeos de desarrollo transfronterizo” en un espacio muy amplio y escasamente operativo (FELICIDADES GARCÍA, 2013), especialmente si se suman los retos surgidos de la denominada cooperación transfronteriza de 2ª generación. Con certeza, la Euroregión AAA ha de enfrentarse a un nuevo cambio en las políticas de desarrollo transfronterizo, ya que el protagonismo se concede hace ya una década a las Asociaciones Europeas de Cooperación Transfronteriza (AECT)², que cuentan en este nuevo período de programación (2014-2020) con muchas más atribuciones y competencias derivadas de su condición de entidad jurídica.

El conjunto Alentejo-Algarve-Andalucía cuenta con algo más de 9,5 millones de habitantes, lo que significa cerca del 17% de la población de la península ibérica (Cuadro 1 y Mapa 3). Es evidente que esta euroregión de 125 mil km² presenta fuertes desequilibrios socio-territoriales, no sólo por encajar realidades muy diferentes en dimensiones (Andalucía aporta más del 70% territorio y más del 87% de la población), sino porque en cada de ellas se diseñan y aplican políticas de ordenación de escasa o nula continuidad territorial al otro lado de la frontera.

No obstante, al margen de esta agregación político-administrativa, el hecho y la historia fronteriza van poco más allá de la Raya, y en absoluto a los confines

² Además de asociaciones de cooperación transfronteriza, están entidades que están dotadas de personalidad jurídica capacitadas por la normativa europea para la cooperación transnacional e interregional para cooperar con terceros Estados. Sus miembros pueden ser tanto autoridades regionales y locales, como organismos de Derecho Público y los propios Estados miembros (deben proceder al menos de dos Estados de la UE).

del Algarve, del Alentejo y mucho menos de la extensa Andalucía. Es por ello que creemos más oportuno, eficaz y enfocado a las particularidades de los espacios fronterizos, un ámbito más acorde con las NUTS III, que en nuestro caso está compuesto por el Algarve, el Baixo Alentejo y la provincia de Huelva (Mapa 2), con unas dimensiones que en este caso son de 23.982 km² y 1.082.556 habitantes.

Cuadro 1. *Ámbito de la Euroregión AAA*

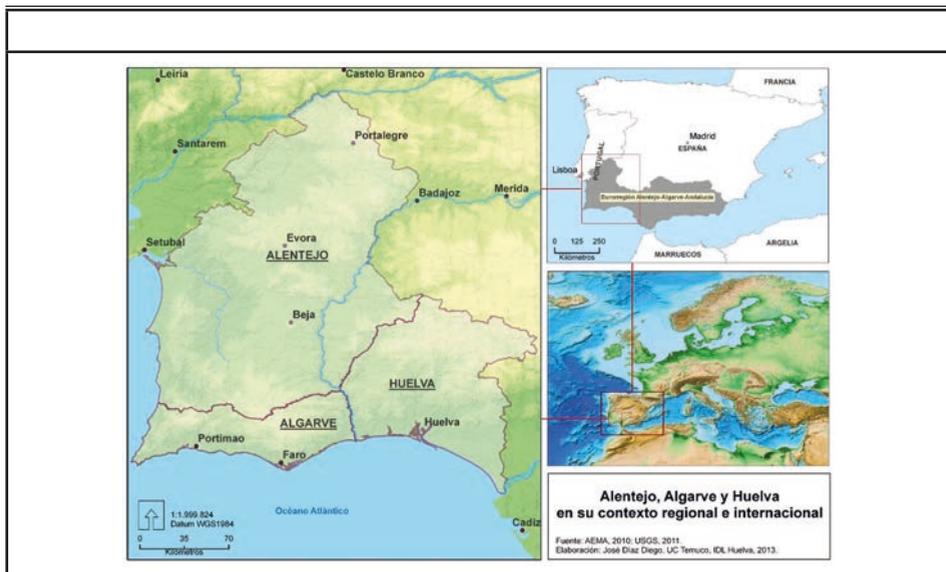
Territorios	Población*	Superficie (km ²)	Densidad (hab/km ²)	Península (%)
Alentejo**	733.370	31.551	23,24	1,29
Algarve	441.468	5.412	81,57	0,78
Andalucía	8.388.875	87.868	95,47	14,75
Euroregión AAA	9.563.713	124.831	76,61	16,81
ESPAÑA	46.507.760	504.645	92,16	81,76
PORTUGAL	10.374.822	92.201	112,52	18,24
TOTAL	56.882.582	596.846	95,31	100,00

*Datos del Padrón 2014 (España) y la *Série Estimativas Provisórias da População Residente 2014* (Portugal).

**Ámbito de la región definida en la nueva Carta Administrativa Oficial de Portugal, 2013 (CAOP2013), que incluye ahora al completo el distrito de Portalegre, así como el sur del de Santarém; además de los de Beja, Évora y el sur del distrito de Setúbal.

Fuente: INE-P, 2015; INE, 2014.

Mapa 2. *El extremo sur: Algarve, Alentejo y provincia de Huelva*

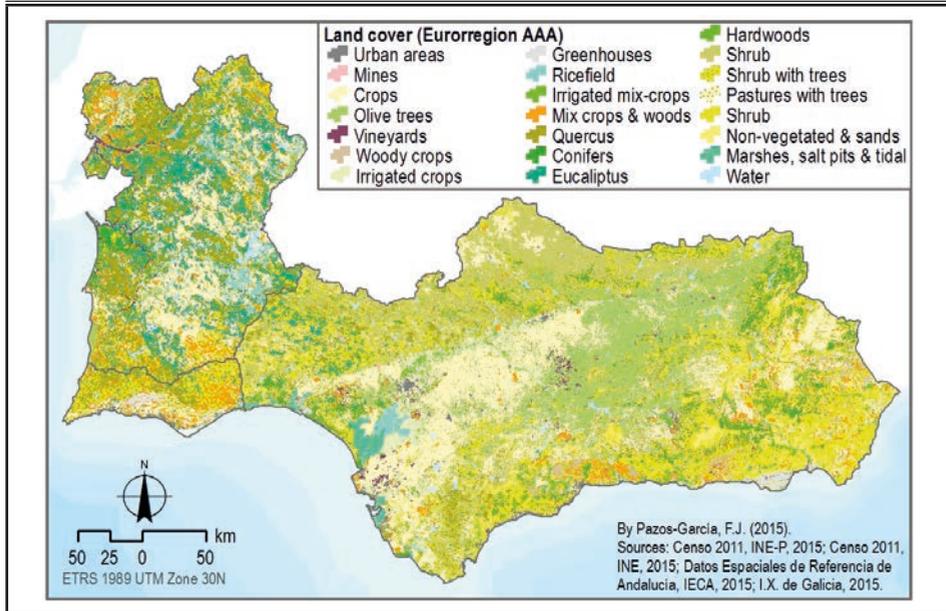


III. EL ÁMBITO DE LA RAYA LUSO-ANDALUZA. GEOGRAFÍA DE SUS LÍMITES

El límite estatal que conforma la frontera entre Andalucía y Portugal se prolonga por 190 kilómetros compartidos por el Algarve, el Baixo Alentejo y la provincia de Huelva. Con ella limitan 18 municipios, 7 portugueses y 11 españoles, que se extienden por 6.606 km² y engloban a 100.287 habitantes (Padrón de habitantes de 2014 y *Estimativas de População* de 2014). Este sector de la Raya, como el resto, aunque es sobre todo una frontera de carácter histórico y cultural (MEDINA GARCÍA, 2006), buscó en los elementos naturales sus puntos de referencia, especialmente en los cursos de agua y la orografía. Así, se fue trazando, insistentemente, aprovechando ríos y arroyos, el Guadiana y el Chanza, salvo en una pequeña porción al norte entre los actuales municipios de Moura y Barrancos, Aroche y Encinasola, donde la denominada Contienda introdujo otras variables relacionadas con un antiguo poblamiento que utilizaba el espacio de forma comunal (ANTUNES SIMÕES, 2008). En realidad, los límites oficiales de la frontera luso-andaluza no se pactaron definitivamente hasta la firma en Lisboa del Acuerdo de Límites de 1926.

Gran parte de este sector sur de la Raya se asienta sobre el ámbito externo del zócalo hercínico ibérico del Paleozoico (fundamentalmente del Devónico-Carbonífero) o Zona Surportuguesa. Aquí se sitúa la Faja Pirítica Ibérica, uno de los yacimientos metálicos vulcano-sedimentarios de sulfuros masivos más importantes del mundo. Los suelos son pizarrosos, escasamente desarrollados y pobres para la agricultura, excepto en el litoral donde predominan las bases de arena y margas y aparecen formaciones calcáreas en el Barrocal del Algarve (Mapa 3). También son suelos de mejor calidad los correspondientes a los rellenos de los valles de los ríos y arroyos tributarios del Guadiana, como la desembocadura del Odeleite. Solo en algunos puntos cercanos al cauce encontramos estrechas lenguas de suelos aluviales con profundidad aceptable que los hacen interesantes para el cultivo y donde se instalan algunos huertos y frutales. De forma excepcional, en la franja costera aparecen suelos arenosos, regosoles, formados por el modelado eólico-marino-fluvial, caracterizados por la falta de perfiles edáficos diferenciados y suelos salinos en las marismas.

Desde esta panorámica, cualquier viajero que recorra longitudinalmente la frontera luso-andaluza podrá apreciar acentuadas diferencias territoriales (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, 2011). Entre el sur y el norte, en línea recta, la frontera trascurre por 112 km, sin embargo, la sinuosidad de la misma permite medir casi 190 km.

Mapa 3. Usos del suelo en el ámbito de la Euroregión AAA

Es posible distinguir, de forma muy clara, una frontera abierta y navegable hasta la confluencia de los ríos Guadiana y Chanza, de otra no navegable, aunque igualmente fluvial, que se inicia en este último y continúa hacia el norte por su curso, por parte del río Múrtigas y en la combinación de los arroyos de Pedro Miguel, Gamos y Pierna Seca. Finalmente, nos situaremos sobre un tramo de frontera no fluvial o “raya seca” (BARRIENTOS ALFAGEME, 2009) constituida por las tierras de la Contienda.

Como decíamos, la frontera navegable la conforma este tramo internacional del río Guadiana, de unos 51 km. Arranca del estuario del Guadiana en su desembocadura y continúa hasta el río Chanza, su principal afluente, y el puerto fluvial de Pomarão. La navegación continúa, aunque ya con mucha dificultad y sólo para embarcaciones de muy escaso calado, por su curso principal hasta las cercanías de Mértola. El estuario del Guadiana es un paisaje de gran calidad, con arenas costeros y espacios marismenos actualmente protegidos en ambas márgenes por distintas figuras. A partir del núcleo turístico de Costa Esuri, muy próximo a Ayamonte, y hacia el norte, el río se va encajando dejando en sus orillas vertientes escarpadas y escasísimos espacios cultivados, que apenas sostienen pequeñas vetas de agricultura de subsistencia, al frente de un soberbio paisaje de monte mediterráneo salpicado de encinas y alcornoques.

El río Guadiana fue en algunas coyunturas históricas una oportunidad para el comercio, fundamentalmente entre las plazas ribereñas de Ayamonte y Vila Real de Santo António. En un contexto territorial que dificultaba las comunicaciones terrestres, especialmente de este-oeste, el Guadiana supuso además una importante vía de comunicación. De esta manera, los puertos de Pomarão en Portugal y de la Laja en Andalucía facilitaron la exportación de minerales hasta mediados del siglo XX. La escorrentía, orientada por los desniveles topográficos, fue aprovechada para construir la presa del Chanza en su confluencia con el Guadiana. Este embalse es esencial para el abastecimiento de agua de la costa de Huelva, de la ciudad de Huelva, de su agricultura y de su zona industrial. La obtención de energía hidroeléctrica en la misma se complementa con modernos parques eólicos en los municipios El Granado y Puebla de Guzmán.

Por su parte, la frontera no navegable avanza de forma serpenteante por unos 139 kilómetros, desde Pomarão y el Chanza hasta Encinasola y Barrancos. El paisaje aquí se hace más vasto y solitario. En 1834, la recién creada Diputación de Huelva, consciente de ello, propició la colonización de estos territorios rayanos, fundándose el municipio y la localidad de Rosal de la Frontera a costa del muy extenso y antiguo término de Aroche, del que se desgajará. Sin embargo, la pobreza de los suelos y una endeble población en retroceso impidieron, a pesar de estos intentos, el despertar de esta frontera agroganadera. Desde el punto de vista ambiental, este sector fronterizo interior encierra ricos ecosistemas ligados a la dehesa y a otros espacios forestales que, desde tiempo inmemorial, identifican a la zona como área de caza.

Junto a este perfil natural, navegable y no navegable, pueden solaparse, quizás apoyadas sobre los condicionantes naturales anteriormente mencionados, dos zonas geoeconómicas bien diferenciadas: el litoral y el interior. En la primera, en el estuario del Guadiana y las comarcas del Sotavento algarví y de la Costa Occidental de Huelva, se concentran los núcleos de mayor entidad, las infraestructuras y las actividades turísticas, pesqueras, agrícolas y de servicios que impulsan dinámicas demográficas pujantes. Por su parte, en el interior, en el tránsito algarvío-alentejano de Alcoutim y Mértola, en las tierras de la *Margem Esquerda do Guadiana* y en el Andévalo y los Picos de Aroche, por el contrario, perviven actividades primarias muy diezmadas sólo impulsadas por el regadío de Alqueva, junto a una demografía en descenso, con serios problemas de supervivencia. Este esquema se corresponde con la ya clásica perspectiva ambivalente de la frontera hispano-portuguesa como espacio de atracción-repulsión (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, 1997).

IV. LOS VACÍOS DEMOGRÁFICOS DE LA RAYA LUSO-ANDALUZA

La población de la frontera ha evolucionado en razón a diferentes coyunturas históricas. La estabilidad política con el cese de los enfrentamientos bélicos no se alcanzó hasta el inicio del siglo XIX (CARRIAZO RUBIO, 2005; MEDINA GARCÍA, 2006). Hasta entonces, las condiciones de vida en la Raya fueron muy duras, en un desierto demográfico, aislado, indefinido y peligroso, fortificado y abaluartado, de guerras latentes, donde portugueses y españoles se miraron y vigilaron como enemigos potenciales durante siglos (CAMPELINO FERNÁNDEZ, 2013).

El 30 de diciembre de 1773, cuando se funda la ciudad planeada por el Marqués de Pombal de Vila Real de Santo António (VRSA), puede considerarse un hito para que los Estados de Portugal y España observaran la frontera bajo el prisma de otro discurso, como una oportunidad de negocio y se olvidaran de los aspectos defensivos. Desde entonces, y por mucho tiempo, las estructuras aduaneras de la frontera y las contrabandistas de la Raya se disputaron los beneficios del comercio y permitieron, ciertamente, economías de subsistencia.

Una nueva etapa vendría con la entrada de ambos países en la Comunidad Económica Europea en 1986, con la progresiva integración económica y la eliminación de las barreras fronterizas, iniciada paulatinamente con la inauguración del puente internacional del Guadiana en 1991. No obstante, la debilidad económica preside sistemas productivos locales débiles, y, por tanto, su contingente demográfico y las expectativas de vivir en la Raya, si bien cohabitan dinámicas ambivalentes. Ayamonte y VRSA tienen economías y funcionalidades más diversificadas, con una destacada actividad turística y comercial que compaginan el atractivo del litoral con los espacios de frontera poblados.

A partir de la década de los años 1960, como en tantos otros lugares y espacios rurales y de economía primaria peninsular, se produce una hemorragia demográfica que favorece a los espacios urbanos. De esta manera, entre 1970 y 2014 el conjunto de los 18 municipios rayanos pierde el 20% de su población. Reunían en 1970 a 123.875 personas, mientras que en 2014 sólo agrupaban a 100.287 habitantes (Cuadro 2 y Mapa 4). Pero al analizar estos datos hay que señalar la existencia de comportamientos demográficos diferenciados, en consonancia con los dos modelos territoriales anteriormente citados. Así, los dos municipios más poblados de la frontera luso-andaluza, Ayamonte y VRSA, tuvieron crecimientos demográficos sostenidos alrededor del 45% en estos 45 años de observación. A su vez, solo ambos municipios reúnen conjuntamente más del 40% de la población de este sector fronterizo.

Cuadro 2. Evolución demográfica y densidades en la Raya luso-andaluza

Municipios	Superficie (km ²)	Población			Densidad 2014 (hab/ km ²)	Índ.100 1970/ 2014	Índ.100 1991/ 2014
		1970	1991	2014			
El Almendro	171	1.303	844	846	4,95	64,93	100,24
Aroche	499	5.107	3.593	3.205	6,42	62,76	89,20
Ayamonte	142	13.221	15.082	19.690	138,66	148,93	130,55
Encinasola	179	3.855	2.068	1.540	8,60	39,95	74,47
El Granado	99	896	696	557	5,63	62,17	80,03
Paymogo	214	1.956	1.399	1.218	5,69	62,27	87,06
Puebla de Guzmán	337	4.471	3.202	3.101	9,20	69,36	96,85
Rosal de la Fra.	210	2.235	1.946	1.775	8,45	79,42	91,21
S. Silvestre de Guzmán	49	1.021	699	692	14,12	67,78	99,00
Sanlúcar de Guadiana	97	650	409	447	4,61	68,77	109,29
Sta Bárbara de Casa	147	1.702	1.444	1.093	7,44	64,22	75,69
Total Raya andaluza	2.144	36.417	31.382	34.164	15,93	93,81	108,86
Alcoutim	575	6.727	4.571	2.544	4,42	37,82	55,66
Barrancos	168	2.695	2.052	1.739	10,35	64,53	84,75
Castro Marín	301	7.462	6.803	6.493	21,57	87,01	95,44
Mértola	1.293	14.310	9.805	6.681	5,17	46,69	68,14
Moura	958	19.772	17.549	14.425	15,06	72,96	82,20
Serpa	1.106	20.784	17.915	15.189	13,73	73,08	84,78
VRSA	61	13.738	14.400	19.052	312,33	138,68	132,31
Total Raya lusa	4.462	85.488	73.095	66.123	14,82	77,35	90,46
Total Raya luso-andaluza	6.606	121.905	104.477	100.287	15,18	82,27	95,99
Provincia Huelva	10.148	401.403	443.476	519.229	51,17	129,35	117,08
Baixo Alentejo	8.505	171.748	143.020	121.859	14,33	70,95	85,20
Algarve	4.960	268.440	346.596	441.468	89,01	164,46	127,37
Andalucía*	87.268	5.991.076	6.940.552	8.402.305	96,28	140,25	121,06
Alentejo **	31.551	-	785.578	733.370	23,24	-	93,35
Euroregión AAA***	124.831	-	8.072.726	9.563.713	76,61	-	118,46
ESPAÑA	504.645	34.037.842	38.872.268	46.507.760	92,16	136,64	119,64
PORTUGAL	92.201	8.663.052	9.950.029	10.374.822	113,13	120,41	104,26

*Datos del Padrón 2014 (España) y la Série Estimativas Provisórias da População Residente 2014 (Portugal).

***Ámbito de la región definida en la nueva Carta Administrativa Oficial de Portugal 2013 (CAOP2013), que incluye ahora al completo el distrito de Portalegre, así como el sur del de Santarém; además de los de Beja, Évora y el sur del distrito de Setúbal. Dada la variación administrativa del Alentejo y del conjunto de municipios portugueses es complicado llegar a conocer la población de 1970 con la actual superficie de esta región.*

**** Se recogen los globales de las NUT II Algarve, Alentejo y Andalucía*

FUENTE: Instituto de Nacional de Estadística de España y Portugal (População presente), 2014

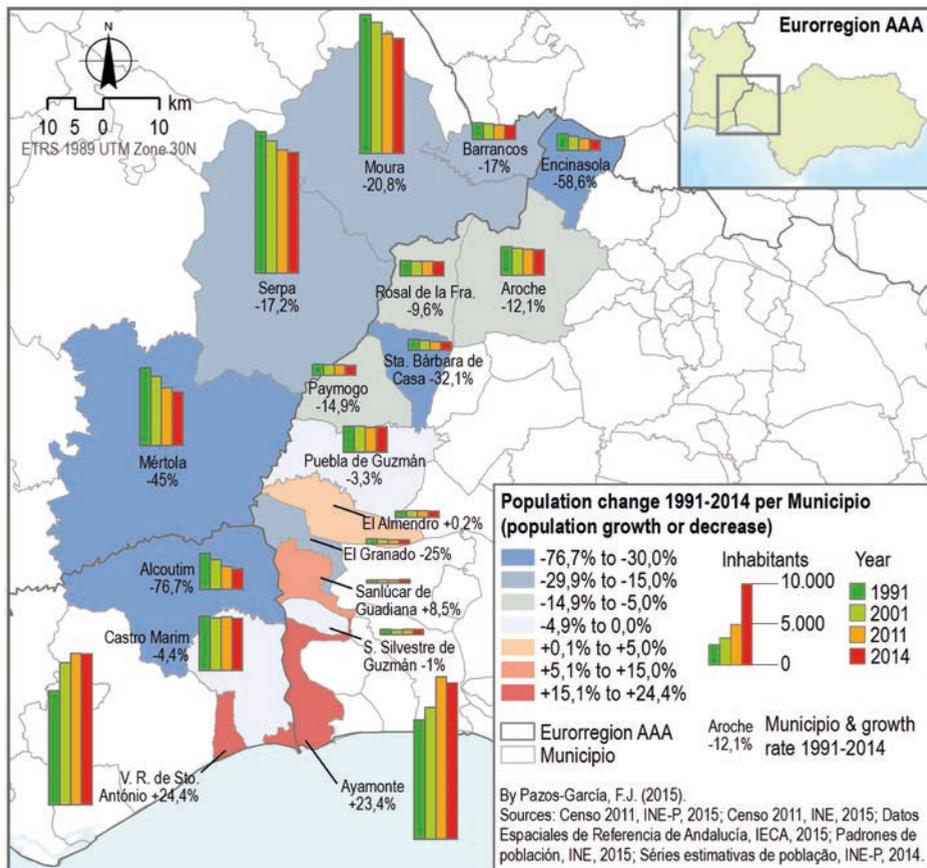
Por el contrario, el resto de la Raya luso-andaluza presenta una situación demográfica que en algún caso podríamos definir como agónica. De los 16 municipios restantes, sólo Castro Marim y Rosal de la Frontera muestran descensos demográficos cercanos a la media, y, en casos extremos como Encinasola y Alcoutim, la situación es catastrófica porque la población de 2014 apenas llega al 35% de la de 1970. Teniendo en cuenta estos datos y esta escala, y en oposición a lo habitualmente aportado por la literatura geográfica en sus descripciones peninsulares, la Raya luso-andaluza también puede considerarse un espacio organizado en semidespoblado, con una densidad de 15,8 habitantes por km² en 2014.

Acorde con este análisis, los municipios de este sector presentan un sistema de poblamiento debilitado por los continuos flujos emigratorios de décadas pasadas. Los conocidos éxodos rurales de los años 1960 y 1970, si bien ya se han ralentizado en algún caso del Andévalo y de la *Margem Esquerda do Guadiana* siguen existiendo, con unas notables consecuencias en la actualidad:

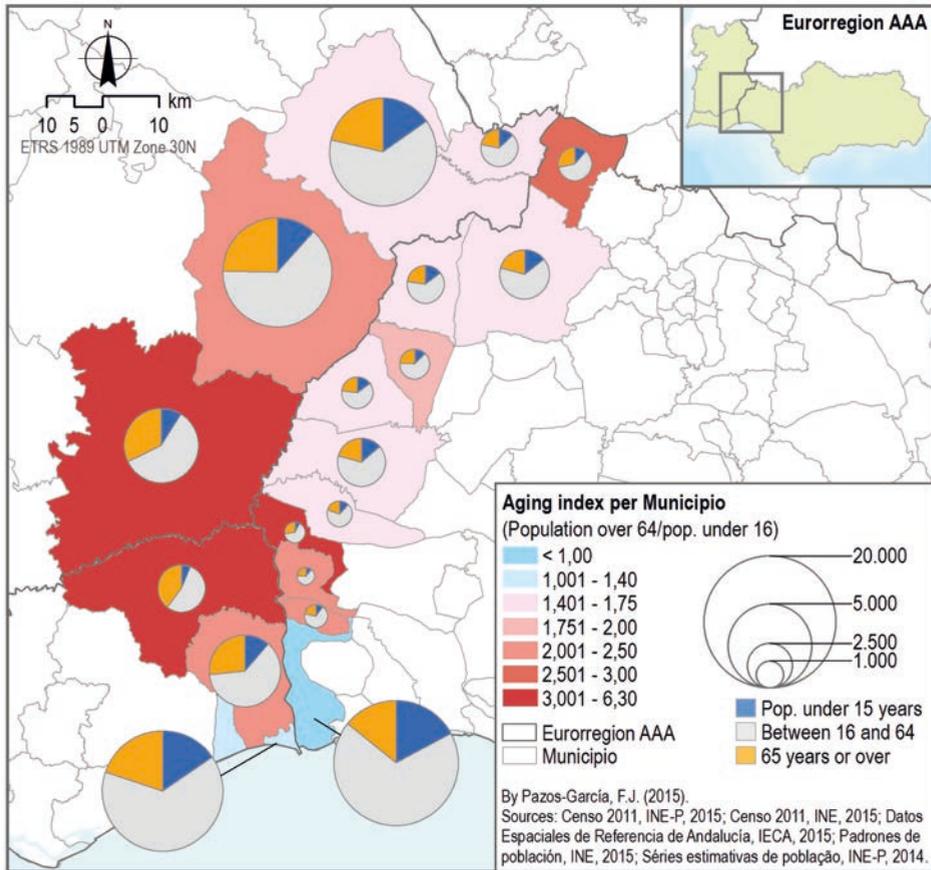
- En la caída de la natalidad y el aumento del envejecimiento y la mortalidad general.
- En la incapacidad para mantener actividades productivas que difícilmente alcanzan el umbral mínimo de rentabilidad.
- En el abandono tácito de núcleos rurales muy pequeños, generalmente de menos de 50 habitantes, con lo que se abandonan también usos y actividades productivas.

En consecuencia, la frontera luso-andaluza es un territorio con unos elevados índices de envejecimiento (Mapa 5), con la presencia de población mayor de 65 años que supera ampliamente la media española, portuguesa o andaluza. Esta situación es especialmente constatable en los municipios portugueses de Alcoutim y Mértola y en los colindantes de San Silvestre, Sanlúcar de Guadiana y El Granado, donde la población mayor presenta valores entre el 20 y el 45%, y triplica, cuando no más, a la población joven, de 0 a 14 años, que alcanza aquí unos preocupantes valores por debajo del 10%.

Mapa 4. Evolución demográfica 1991-2014 en los municipios de la frontera luso-onubense



Mapa 5. Distribución por grupos de edad de la población en los municipios de la frontera



Aunque la desactivación del efecto barrera de la frontera hispano-portuguesa ha favorecido las relaciones transfronterizas en los últimos 25 años, fundamentalmente gracias al empuje combinado de los procesos de inversión propiciados por los fondos y programas comunitarios, junto al esfuerzo de cooperación de las administraciones públicas a distintas escalas, los avances significativos resultan aún insuficientes para revertir el aislamiento productivo y superar la situación periférica de buena parte de este sector de la Raya (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, 2012; JURADO y PAZOS, 2016). Debido a ello, y con objeto de impulsar verdaderas políticas de desarrollo territorial endógeno, es importante identificar los elementos estructurantes del espacio fronterizo. A saber, en primer lugar, el río Guadiana y sus puertos, y, en segundo lugar, los nuevos puentes de la frontera.

V. EL RÍO GUADIANA Y SUS PUERTOS

El curso del río Guadiana, cuya navegabilidad está acreditada desde tiempos romanos, rentabilizó el transporte y el comercio, permitiendo articular un sistema portuario que impulsó el desarrollo económico. Así, los puertos constituyeron y continúan siendo un elemento territorial de primer orden para el impulso económico, la construcción social y el poblamiento, especialmente porque pueden determinar la localización de actividades.

A lo largo de la frontera del río Guadiana existen seis ciudades-puerto que atestiguan la pervivencia de un fenómeno geográfico materializado de forma singular en la frontera hispano-lusa. De manera pareada estas poblaciones ejercieron funciones para el comercio, el turismo, el transporte minero o la comunicación en general que aún hoy perviven en su esencia urbanística. En la desembocadura, los puertos de Vila Real de Santo António y Ayamonte han mantenido una intensa actividad comercial e intercambios entre España y Portugal. Por su parte, los baluartes defensivos de Castro Marim y Ayamonte, muy pronto, dejaron paso a la vida en los puertos como elementos de identidad de una frontera muy transitada por españoles y portugueses. La construcción del Puente Internacional sobre el Guadiana en 1991 hizo perder la anterior funcionalidad comercial y el tráfico de pasajeros entre las dos ciudades. Por suerte para los mismos, las actividades deportivas y de recreo y, en muy menor medida, de pesca han venido a llenar un inmenso vacío. Ayamonte cuenta con dos puertos con funciones pesqueras y otros dos deportivos repartidos en el núcleo principal y en Punta del Moral. De otra parte, en VRSA apenas queda ya rastro de su otrora actividad pesquera. Cuenta con el puerto-marina, que es el resultado de la reconversión del puerto comercial.

Los puertos de Sanlúcar de Guadiana y Alcoutim fueron puntos de entrada y defensa del Algarve y del Andévalo. El de Sanlúcar de Guadiana servía para la exportación de productos y era vigilado desde el Castillo de San Marcos. Igualmente, al otro lado del río, encontramos el puerto-embarcadero de Alcoutim y su castillo para guardar sus intereses. Hoy, el puerto de Sanlúcar tiene una función recreativa y constituye un lugar de singular belleza. Rehabilitado y remozado, es un paso fronterizo frecuentado por los barcos recreativos y de turistas que visitan de igual manera ambas plazas. El reclamo de una playa fluvial sobre un barranco de estero es un atractivo que sorprende al visitante. Pero también ocurre con Alcoutim, que ha añadido a su embarcadero-puerto una playa fluvial construida con arenas del litoral en un cañón de la ribera del Cadavais, afluente del Guadiana.

Por su parte, los puertos de La Laja y Pomarão no tuvieron funciones de vigilancia o de comercio de frontera. Fueron creados en la segunda mitad del siglo XIX y utilizados para el embarque de mineral procedente de la Faja Pirítica Ibé-

rica. El primero era la terminal de una línea férrea procedente de la Mina de las Herrerías (Puebla de Guzmán), y daba salida al manganeso y pirita de otras como Santa Catalina, La Isabel o el Sardón (PÉREZ y ROMERO, 2010); mientras que el segundo, hacía lo propio con la pirita portuguesa de la Mina de São Domingos en el municipio de Mértola. Estos pequeños núcleos de población mantuvieron hasta mediados del siglo XX una interesante actividad económica ligada al expolio minero. Actualmente, Puerto de La Laja, en el municipio de El Granado, es una población de apenas 10 habitantes, con un embarcadero construido en 1885, que, aunque inutilizado, aún manifiesta esplendores del pasado. En un primer momento, el mineral llegaba a través de caballerías, hasta la construcción del ferrocarril en 1888. El mineral era embarcado entonces en buques con un sistema simple pero muy rentable y efectivo que permitió la actividad del puerto hasta 1960.

El puerto de Pomarão está situado en Santana de Cambas (Mértola). Comenzó su construcción en 1859, simultáneamente a la vía férrea para el transporte y exportación del mineral procedente de Mina de São Domingos.

Figura 1. *Panorámicas del tramo fluvial del Guadiana Internacional*



Imagen de la tirolina fronteriza entre Sanlúcar de Guadiana (Andalucía) y Alcoutim (Portugal). FUENTE: <http://www.limitezero.com/>



Vista de Ayamonte desde el Parador. Desde su emplazamiento original en La Villa, el pueblo ha ido creciendo hacia el río. Foto de J.M. Jurado, 2011.



El río Guadiana, a su paso por Sanlúcar de Guadiana y Alcoutim, dos poblaciones que anhelan un puente que mejore la comunicación. Foto de J.M. Jurado, agosto, 2009.



Vista de Pomarão (Mértola) con los restos del muelle cargadero de mineral. En 2009 se inaugura un puente sobre el río Chanza que evita un rodeo de 180 km entre El Granado y Mértola. Foto de J.M. Jurado, 2014.



Antiguo embarcadero minero del Puerto de La Laja (El Granado). El Guadiana en su tramo navegable se usó para transportar el mineral de la faja pirítica a los mercados europeos. Foto de J.M. Jurado, 2010.



Embarcadero fluvial (orilla portuguesa). El tramo internacional del Guadiana presenta notables valores medioambientales y una enorme potencialidad turística. Foto de J.M. Jurado, 2010.

La importancia estratégica, logística y comercial de este puerto fluvial fue enorme, dando salida al mineral de hierro y cobre, así como entrada al necesario abastecimiento de materiales y equipamientos procedentes de Inglaterra, destinados al desarrollo y mantenimiento de lo que fue un gran complejo industrial minero (GARCIA, 1982). En el límite de la navegabilidad del río Guadiana, permitía el acceso de embarcaciones de cerca de 4 metros de calado. Sin embargo, hacia 1960, el cierre de la mina quebró el puerto fluvial y, como consecuencia, Pomarão prácticamente se despobló.

Río arriba se halla Mértola, que también tuvo puerto. No obstante, hablar de su actividad portuaria es ya hacerlo de tiempos históricos lejanos, dado que la escasa navegabilidad actual de este tramo de río apenas permite el tránsito de pequeñas embarcaciones recreativas.

VI. LAS MEJORAS VIARIAS Y LOS NUEVOS PUENTES

La denominada desactivación de la frontera hispano-portuguesa supuso la creación de un metadiscurso, según el cual los pueblos que habían estado separados volvían a tener la oportunidad de relacionarse. Para ello era necesario la vertebración y articulación territorial, favoreciendo las relaciones de cooperación y la construcción de puentes que cosiesen la Raya fluvial (CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, 2010).

Así pues, a priori, la estrategia de los puentes es adecuada porque la frontera luso-andaluza fue una frontera “incomunicada”. Las respectivas redes de transportes nacionales se forjaron de forma radial con centro en Madrid y Lisboa, y con nodos en puertos, aeropuertos y ciudades principales. Esto supuso una marginación de las comunicaciones transversales este-oeste y de la frontera ibérica, con amplios espacios de marginalidad que por razones históricas nunca tuvieron nodos primados, especialmente en la dirección norte-sur (LÓPEZ TRIGAL, 1997; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, 2012).

Desde la Unión Europea se ha pretendido solucionar el aislamiento de la frontera, además de la supresión de aduanas, potenciado la conexión con las redes transeuropeas de transportes. Según este modelo se generalizó la idea de que los puentes (en nuestro caso, sobre los ríos Guadiana y Chanza) contribuirían enormemente a desarrollar la frontera y facilitar la comunicación transfronteriza. De esta manera, en las dos primeras ediciones de la iniciativa INTERREG (entre 1990 y 1999), gran parte de la financiación se destinó, de forma lógica, a la erradicación física de la frontera: creación de infraestructuras de conexión (puentes y vías de alta capacidad) y a establecer e intensificar redes de trabajo y de relación tanto a nivel de las administraciones públicas como en el sector privado³.

³ Según la Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía en el ámbito Alentejo-Algarve-Andalucía INTERREG I contó con 12 proyectos y 29,82 millones de € del FEDER para Andalucía, preferentemente para obras infraestructurales de conectividad transfronteriza (entre ellas el Puente Internacional del Guadiana). INTERREG II financió 38 proyectos con 15,4 millones de € (para Andalucía), e INTERREG III con 28,9 millones de € y 60 proyectos. En este último caso, se constata un importante número de proyectos cuyo objetivo no es ya de tipo infraestructural.

Sin embargo, para algunos sectores tradicionales de la Raya los puentes no han supuesto una mejora socioeconómica significativa. El transporte en barco suponía que Ayamonte y VRSA fueran lugares de origen y/o destino. Ahora ya no son ciudades de obligado paso. Como se apunta,

“la cuestión es que las personas no se detienen ya, no es un paso obligado que enriquezca los intercambios entre las dos ciudades. De hecho, el único transporte directo entre Vila Real y Ayamonte vuelve a ser el barco. El Puente implica el cambio en el medio de transporte. Según la mayoría de los vecinos de Ayamonte, el Puente ha sido perjudicial para el comercio y las comunicaciones. El Puente ha alejado a las dos poblaciones, no las ha acercado. Parece claro que el Puente ha facilitado los intercambios de personas y mercancías entre zonas lejanas, pero no entre las zonas más cercanas al Río” (GUALDA CABALLERO, 2008: 153).

No obstante, este puente, que durante cerca de 20 años ha sido el único paso por carretera en más de 100 kilómetros de frontera, explica buena parte de la última fase de desarrollo del turismo de la costa onubense (Islantilla, Isla Canela, Punta del Moral) al conectar, de forma muy ágil, los aeropuertos de Sevilla y de Faro. Este puente ha sido y es la unión de la red de autovías portuguesas y andaluzas, formando el único y gran corredor entre Andalucía y el Algarve.

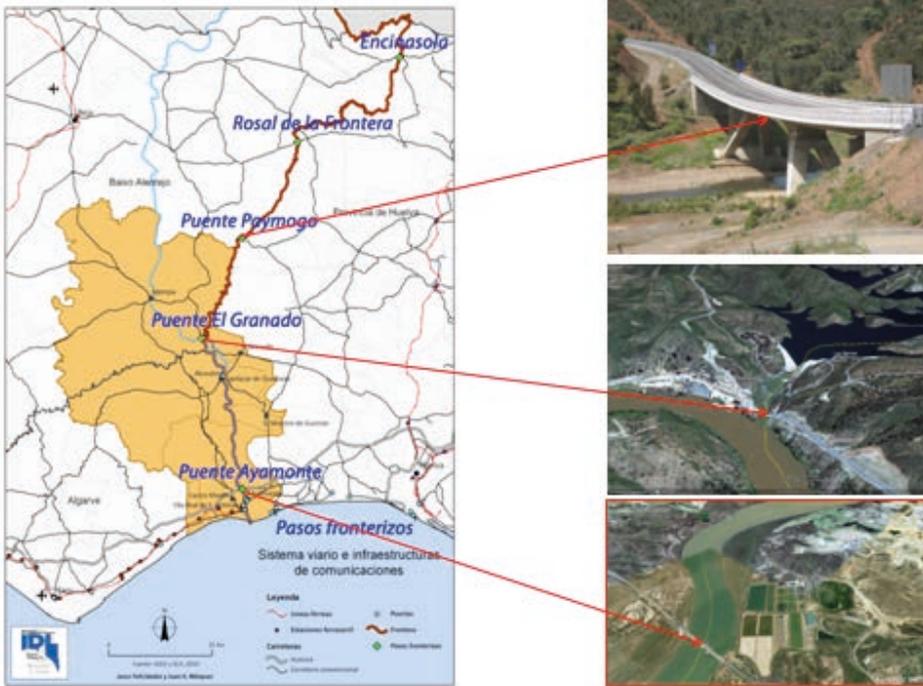
La construcción de otros nuevos puentes fue apoyada por diversos programas transfronterizos. De esta manera, en el marco del INTERREG III-A y en un proyecto denominado HUBAAL, se proyectaron otros tres puentes que vendrían a completar la accesibilidad de Andalucía a Portugal (Mapa 6):

- Desde El Granado hasta Pomarão (Municipio de Mértola)
- Desde Paymogo a São Marcos-Serpa (Municipio de Mértola)
- Desde Sanlúcar de Guadiana hasta Alcoutim (Municipio de Alcoutim)

El puente de El Granado a Pomarão, inaugurado en 2009 **reduce 180 km entre las dos localidades situadas a 12 km en línea recta. Desde entonces ha permitido unir a la otrora desconocida Mértola con el Andévalo, pero también con las poblaciones de la costa y la capital onubense.** El puente que une Paymogo con São Marcos y más allá Serpa, fue inaugurado en 2012 tras una inversión de 2,2 millones de euros. Este puente evita un rodeo de más de 100 kilómetros, pero une espacios demográficamente agotados. São Marcos es un núcleo casi vacío, una pequeña unidad residencial con un antiguo colegio rural, mientras que los núcleos más poblados y cercanos al puente, Paymogo, Corte do Pinto o Vales Mortos, tienen 1.308, 857 y 188 habitantes, respectivamente. Finalmente,

el proyecto del tercer puente, que uniría las localidades de Sanlúcar de Gadiana y Alcoutim se está cuestionado si se tiene en cuenta la escasa dimensión de las poblaciones (menos de 1.500 habitantes entre las dos localidades), insuficientes para justificar las inversiones de un puente, a no ser que otros proyectos productivos acompañen esta actuación y justifique su construcción. Por tanto, de momento, su proyecto técnico adormece.

Mapa 6. Pasos fronterizos. Puentes sobre los ríos Gadiana y Chanza



FUENTE: Google Earth, J. Felicidades, J. y Márquez, J.A., 2012

En definitiva, hoy la frontera luso-andaluza se conecta por carretera por cinco puntos. Tres por puentes, Ayamonte-Castro Marim, El Granado-Pomarão y Paymogo-San Marcos, y dos por carreteras convencionales, Rosal de la Frontera-Vila Verde de Ficalho y Encinasola-Barrancos. En realidad, las infraestructuras son necesarias pero insuficientes para el desarrollo local, pudiendo tener efectos perversos si se crea un escenario de movilidad que no consolida los medios de vida y el empleo en la Raya.

Figura 2. Los nuevos puentes de la frontera luso-andaluza

De izquierda a derecha y de arriba abajo: Puente Internacional del Guadiana. Embalse y puente del Chanza. Nuevo puente del Chanza que conecta El Granado y Pomarão.

FUENTE: J. M. Jurado, 2012.

VII. CONCLUSIONES

Durante siglos la Raya luso-andaluza, como el resto de la ibérica, fue para los poderes centrales bastiones de vigilancia, sin apenas conocimiento de la vida local. Sólo a partir del siglo XVIII fue observada como objeto de intercambios comerciales, pero tampoco ello supuso un conocimiento más profundo de estas comunidades rayanas. No será hasta 1986 cuando tras siglos de incomunicación, recelos y miedos se profundiza en la desactivación de la frontera, un imparable camino de encuentros. En el marco de la Unión Europea, con su política de integración y eliminación de barreras fronterizas se crearon las condiciones favorables para la creación de comunidades de trabajo transfronterizas. Una de las mismas es la Eurorregión Alentejo-Algarve-Andalucía, que puede ser un marco interesante de referencia para el desarrollo territorial. No obstante, pensamos que las actuaciones e intervenciones deben incidir más sobre el espacio restringido y cercano a la verdadera frontera, que impida diluir los efectos beneficiosos de la cooperación en una eurorregión tan amplia.

Actualmente, las dinámicas demográficas y las bajas densidades de población restringen el atractivo de la Raya, de sus capacidades de competencia y su convergencia con el espacio regional, estatal y europeo, especialmente en la frontera de interior, alejada de la costa. De esta manera, al norte del eje Ayamonte-VRSA-Castro Marim, el vacío poblacional llena de dudas el futuro de las tierras rayanas.

Ante la atonía demográfica y el despoblamiento, el período actual de desactivación de la frontera podría iniciar procesos de desarrollo basados en recursos endógenos como los mineros, hidráulicos, eólicos, forestales, agrícolas, cinegéticos y ambientales, el fortalecimiento la navegación por el río Guadiana y sus puertos. Sin embargo, los esfuerzos para el desarrollo de la frontera se han centrado en la construcción de puentes e infraestructuras viarias que han conectado las redes urbanas de los dos países para la llegada masiva de visitantes pero que no han sido suficientes para frenar el despoblamiento y alcanzar la referida convergencia.

La cooperación y vínculos entre estados, comunidades y regiones ha aumentado, pero no tanto en los territorios de la Raya. A menudo, se realizan estudios sobre espacios visiblemente más amplios que los de la Raya (la Euroregión AAA, por ejemplo), encubriéndose los verdaderos problemas de la frontera, como son el declive demográfico, la gobernanza y la vertebración del territorio en beneficio de sistemas productivos regionales más amplios y de ciudades primadas, que absorben y distraen gran parte de los recursos destinados al desarrollo de este espacio. También se ha encubierto el problema demográfico, con discursos huecos derivados del paradigma ambiental, el turismo y el desarrollo sostenible. Por necesidad, y teniendo en cuenta la debilidad demográfica y económica de la frontera luso-andaluza, se requiere de nuevos planteamientos de desarrollo que impulsen su sistema territorial-productivo y su identidad.

BIBLIOGRAFÍA

- ANTUNES SIMÕES, M. D. (2008): “Fronteras estatales y relaciones sociales en la frontera hispano-portuguesa. El caso de Barrancos y Oliva de la Frontera”. *Gazeta de Antropología*, nº 24, 24-52.
- BARRIENTOS ALFAGEME, G. (2009): “La Raya Seca”. *Boletín de la Real Academia de Extremadura de las Letras y las Artes*, vol. XVII, 245-254.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.-J. (coord.) (2013): *Turismo de frontera (I)*. Vigo, Red Ibérica de Entidades Transfronterizas.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.-J. y JURADO ALMONTE, J.M. (dirs.) (2014): *Turismo de Frontera (III). Productos turísticos de la Raya ibérica*. Huelva, Universidad de Huelva.

- CARRIAZO RUBIO, J.L. (2005): “Violencia y relaciones fronterizas: Alcoutim y Sanlúcar de Guadiana a fines del siglo XV”. *Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa*, nº 15, 365-381.
- CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA (2010): *Análisis de las nuevas accesibilidades en el ámbito fronterizo del Bajo Guadiana y valoración de sus repercusiones para el desarrollo territorial. Proyecto Andalbagua*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- FELICIDADES GARCÍA, J. (2013): *Bases territoriales para la construcción regional en el espacio fronterizo del Suroeste Peninsular*. Huelva, Universidad de Huelva.
- GARCIA, J.C. (1982): *Navegabilidade e navegação no baixo Guadiana*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.
- GUALDA CABALLERO, E. (dir.) (2008): *Realidad Social en Andalucía, Algarve y Alentejo*. Huelva, Universidad de Huelva.
- JURADO ALMONTE, J.M. (2011) (dir.): *Recursos, potencialidades y modelos turísticos en el ámbito territorial del Bajo Alentejo, Algarve y provincia de Huelva*. Huelva, Universidad de Huelva.
- JURADO ALMONTE, J.M. y PAZOS GARCÍA, F. (2016): “Población y turismo rural en territorios de baja densidad demográfica en España”. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 71, 247-272.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (1997): “Las redes urbanas de la Raya hispano-portuguesa”, en *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa* (LÓPEZ TRIGAL, L., LOIS GONZÁLEZ, R.C. y GUICHARD, F. coords.). Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, 199-206.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (1997): “Los territorios fronterizos y los ámbitos de relación. Las relaciones en el sector andaluz”. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 25, 51-64.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (dir.) (2007): *Atlas del Suratlántico peninsular*. Huelva, Caja Rural del Sur, Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (2011): “Deconstrucción y articulación territorial de la frontera luso-andaluza”. *Cuadernos Geográficos*, nº 47, 297-316.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (dir.) (2012): *Desarrollo en la frontera del Bajo Guadiana. Documentos para la cooperación luso-andaluza*. Huelva, Universidad de Huelva.
- MÁRQUEZ, J.A. JURADO, J.M. y PAZOS, F. (coords.) (2016): *Desarrollo local en territorios de fronteras*. Huelva, Universidad de Huelva, Collectánea nº 205.
- MEDINA GARCÍA, E. (2006): “Orígenes históricos y ambigüedad de la frontera hispano-lusa (La Raya)”. *Revista de Estudios Extremeños*, vol. 62, nº 2, 713-723.
- ROMERO MACÍAS, E. y PÉREZ LÓPEZ, J.M (2010): “El Puerto de la Laja (Huelva) como Bien de Interés Cultural”. *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 8, nº 4, 643-652.