

DECONSTRUCCIÓN Y ARTICULACIÓN TERRITORIAL DE LA FRONTERA LUSO-ANDALUZA

JUAN ANTONIO MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ*

Recibido: 15-01-11. Aceptado: 15-03-11. BIBLID [0210-5462 (2010-2); 47: 297-316].

PALABRAS CLAVE: Deconstrucción territorial, Frontera, Construcción, Quiebra, Desactivación, Desarrollo, Vertebración, Puentes.

KEYWORDS: Territorial Deconstrucción, Border, Construction, Breaks, Deactivation, Development, Vertebraction, Bridges.

MOTS-CLÉS: La déconstruction territoriale, des Frontières, la Construction, de la Faillite, la Désactivation, le Développement, la Structuration, les Ponts.

RESUMEN

El presente trabajo es una reflexión sobre la deconstrucción de la frontera luso-andaluza y sus dialécticas territoriales de construcción, quiebra, desarrollo territorial y su actual estrategia de articulación a través de puentes. La desactivación del efecto frontera y la incorporación de sus territorios a espacios económicos más amplios enfrenta a las comunidades de la raya a uno de los retos más grandes de su historia, donde el metadiscurso de la ordenación del territorio y la vertebración territorial se hace en beneficio del sistema viario de Andalucía y Portugal, pero no del espacio fronterizo.

ABSTRACT

The present work is a reflection on the deconstrucción of the Portuguese-Andalusian border and its territorial dialectical of construction, it breaks, territorial development and its current strategy of articulation across bridges. The deactivation of the border effect and the incorporation of their territories to wider economic spaces face to the communities from the line to one of the biggest challenges in their history, where the metadiscourse about the ordination of the territory and the territorial vertebration are made in benefit of the road network of Andalusia and Portugal, but not of the border space.

RESUMÉ

Ce travail est une réflexion sur la déconstruction de la frontière luso-andalouse et ses dialectique territoriaux de la construction, de la faillite, du développement territorial et de l'actuelle stratégie d'articulation sur les ponts. La désactivation de l'effet frontière et l'incorporation de leur territoire pour des espaces plus larges économiques auxquels font face les communautés de la baie une des plus grands défis de son histoire, où le métadiscours de l'aménagement du territoire et l'organisation territoriale est à l'avantage réseau routier en Andalousie et au Portugal, mais pas de la zone frontalière.

*. Instituto de Desarrollo Local. Universidad de Huelva. antonio@uhu.es

«Entremos más adentro en la espesura». San Juan de la Cruz (1578)

«Se trata esta vez del espacio y del tiempo». Derrida, Jacques (1987)

1. DECONSTRUCCIÓN TERRITORIAL

En 1983, José Luis Sampedro, en un artículo titulado «el reloj, el gato y Madagascar», definía la existencia de tres formas, aparentemente científicas, de analizar la realidad: la de aquellos que la observaban como un sistema mecánico, la que la veían como un sistema biológico y la de los que se aproximaban a ella como un sistema territorial. Desgraciadamente todavía son muchos los científicos que transitan por los sistemas mecánicos creyendo que un territorio en su funcionamiento se asemeja a un reloj que se monta y se desmonta y todo vuelve a funcionar. Pero, por suerte, desde otras ópticas y remarcando las teorías de José Luis Sampedro, Sergio Boisier (1999) dejó bien sentado que el territorio es un espacio socialmente construido. En realidad, el sistema territorial, ya sea la India o Madagascar son realidades complejas que no se pueden montar ni desmontar, modelizar o protocolizar, si no es para un juego de indicadores medios que difícilmente lo encontraremos en algún lugar.

Para comprender una determinada región, en el sentido amplio de la palabra, desde una óptica de sistema territorial puede ser muy útil traer a la geografía y a la ciencia regional el concepto de deconstrucción de las dinámicas territoriales. A menudo la geografía se ha venido vinculando a corrientes y análisis estructuralistas... Con el «Análisis locacional en la geografía», Peter Haggett y otros (1976) deslumbraron a gran parte de la Geografía construyendo una teórica basada en modelos y métodos cuantitativos, que han sido trasvasados a diversos planteamientos de la ordenación del territorio con un logocentrismo estructuralista que distancia enormemente los documentos de planificación de la realidad, sino hágase una comparación entre las leyes de costas y la ocupación del litoral, suficiente para interpretar o que la ley es perversa, o que se desarrolla en un plano irreal o que se aplica parcialmente....

De esta forma, en los Planes de Ordenación del Territorio de Andalucía, de Ordenación Regional Territorial del Algarve y de Ordenación Territorial del Alentejo, se detectan una falta de coherencia territorial para el espacio fronterizo (HILDEBRAND SCHEID, A. 2010), que se complica con marcos de referencia comarcales y municipales.

Deconstrucción» es una palabra inventada por Jacques Derrida (1987). El término «deconstrucción» se refiere a una manera de analizar textos que socava los sistemas tradicionales, es decir, las estructuras a las que Derrida llama «metafísicos» Consolidado a partir de finales de la década de 1960 (DERRIDA: 1967), el término ha logrado conformar una estructura conceptual que ha extravasado sus límites filosóficos y literarios, hecho que permite hablar, por ejemplo de corrientes deconstructivista en la vanguardia gastronómica o en la arquitectura. La deconstrucción forma parte de la corriente postestructuralista porque socava su logocentrismo. Hace una crítica del sistema estructuralista de analizar, que se centra en oposiciones binarias. Por el contrario, el deconstructivismo incluye ideas de fragmentación, procesos no lineales,

Tabla 1. Marco de referencia para los instrumentos de planificación urbanística-territorial

<i>Documentos</i>	<i>Estado</i>
Plan de Ordenación del territorio de Andalucía, POTA	Aprobado
Plan Regional de Ordenación del territorio del Alentejo	Avance aprobado
Plan Regional de Ordenación del Territorio del Algarve	Aprobado
Plan de Ordenación del Territorio Sierra Aracena	En elaboración
Plan de Ordenación del Territorio Litoral Occidental de Huelva	Aprobado
Plan de Ordenación del Territorio del Andévalo Occidental	En estudio
Planes de Desarrollo Municipal, PDM, de Villareal San Antonio, Castro Marim y Alcoutim	Algunos aprobados, otros en revisión
Planes de Desarrollo Municipal, PDM, Mértola, Serpa, Moura, Barrancos	Algunos aprobados, otros en revisión
Planes Generales de Ordenación Urbana/ Normas subsidiarias Ayamonte, San Silvestre de Guzmán, Sanlúcar de Guadiana, El Granada, El Almendro, Puebla de Guzmán, Paymogo, Santa Bárbara de Casa, Rosal de la Frontera, Aroche y Encinasola	Algunos aprobados, otros en revisión

Fuente: Foro Internacional para el Desarrollo del Bajo Guadiana. Consejería de la Presidencia, Junta de Andalucía. 2010.

procesos de diseño, geometría no euclídea, que niegan polaridades como la estructura y el recubrimiento... Efectivamente, dentro de la industria de la construcción, el área de la deconstrucción está creciendo rápidamente, e incluye varios sectores profesionales que se interesan por la recuperación, clasificación, reutilización de materiales y espacios constructivos (RABUSO: 2010).

En Geografía, el avance de los SIGs y la sofisticación de sus herramientas de análisis para la toma de decisiones la ha acercado a las teorías del caos, de los conjuntos difusos, a la lógica borrosa... y a los fractales (LUGARESARETI, J.: 2005), ante los problemas que surgen de la subjetividad, la vaguedad o ambigüedad en lingüística... o límites, fronteras y ecotonos, que requieren enfoques alternativos para una mejor interpretación del mundo real. Sin embargo, aunque practicada, en contadas ocasiones, la deconstrucción ha formado parte de los métodos y conceptos de la geografía. Un reconocimiento formal de la vaguedad en los fenómenos geográficos, no es un descrédito ya que, desde hace mucho tiempo, se manejan conceptos como caos controlado o la lógica borrosa en la teoría de los límites.

En el contexto de la frontera, el concepto de deconstrucción puede ayudar y ser clave para comprender procesos, dialécticas y dinámicas territoriales que recuperen y reutilicen identidades y materiales para crear territorios nuevos. La deconstrucción territorial no es destrucción ni construcción, ni tampoco reconstrucción. Es un método complejo donde interviene la historia, decisiones racionales, encubiertas, aparentemente perversas, individuales, colectivas... y estatales, y la intención de erosionar las meta-narraciones (ROBERTSON, 2003) que han ido ofreciendo los ámbitos oficiales del

poder, aparentemente orientados por determinadas reglas y planes de ordenación del territorio, que enmascaran diferentes intereses, no siempre confesables. Con la deconstrucción no se trata de encontrar reglas nuevas protocolarias, ni procesos lineales ni estructurales, sino que se pretende captar y descubrir las dinámicas territoriales como un hecho complejo donde diferentes dialécticas han llegado a conformar un espacio muy singular.

En el caso de la frontera luso-española, especialmente en el tramo andaluz, el discurso de la deconstrucción puede adecuarse para conocer mejor su presente y proyectar su futuro. La frontera española se extiende por 1.292 Km. que transcurren por varias provincias y comunidades autónomas: de Pontevedra y Orense en Galicia, de Zamora y Salamanca en Castilla y León, Cáceres y Badajoz en Extremadura y de Huelva en Andalucía. Como hitos fronterizos se señalan muchos cauces de ríos y arroyos que definen una frontera húmeda, frente a otra seca. Diversos tramos de grandes ríos navegables han sido utilizados como fronteras como ocurre con el Guadiana, el Miño, el Duero, o el Tajo. En los 190 km de frontera luso-andaluza, los límites discurren completamente por la provincia de Huelva. En ella, el centro geométrico de los cauces de ríos Chanza y Guadiana sirven de divisoria y recorren el 115 km de la frontera, 51 km el Guadiana y 64 el Chanza. Pero, la frontera luso andaluza no acaba aquí, se completa con una raya seca de 75 km, trazada sobre barrancos, y pequeños arroyos «meandriiformes» con corrientes de agua intermitentes.

La comprensión de lo que ocurre en los límites entre los Estados portugués y español comienza con la dialéctica en torno a los conceptos frontera y raya, pero también las connotaciones de la frontera seca y la húmeda, la poblada y la despoblada, la periférica y marginal, la desvertebrada y la articulada... añaden una extrema complejidad al proceso de comprensión de las dinámicas territoriales. Sin pretender agotar la complementariedad y diferencias entre ellas, la frontera luso-española fue construida durante siglos para que dos estados mirasen y vigilasen su territorialidad, creando una línea sobre el mapa, tierra o agua de nadie que no era posible traspasar sin los correspondientes beneplácitos... La frontera, como separación de pueblos, pasó a convertirse en raya, fácilmente traspasable para las comunidades de uno y otro lado de la frontera, que se necesitaban complementar sus sistemas productivos y sociales en el espacio contiguo. En este contexto, la frontera fue causa de despoblamientos, enfrentamientos entre estados, desarticulación y desvertebración territorial, pero también una oportunidad obligada para las comunidades locales que fueron construyendo, a lo largo de siglos, una forma de vida peculiar, articulada en relaciones permitidas y prohibidas, en la vigilancia de la frontera durante el día y en el paso de la raya durante la noche. He aquí el primer enfrentamiento entre lo local y lo estatal.

La eliminación de la frontera, tras la incorporación de España y Portugal a la Unión Europea a partir de 1986, supuso una meta-narración, según la cual los pueblos que habían estado durante siglos separados por la lógica borrosa de los imperios volvían a tener la oportunidad de relacionarse sin que ninguna raya o frontera se interpusiesen entre ellos, para ello era urgente y muy necesario la vertebración y articulación territorial, que en el caso de la frontera Luso- Andaluza, se implementaría favoreciendo las relaciones de cooperación y la construcción de puentes que cosiesen la raya fluvial que

recorre la mayor parte de la citada frontera a través de los ríos Guadiana y Chanza. El discurso deconstructivo sobre la eliminación de la frontera puede orientarse por el futuro de las comunidades locales que, durante mucho tiempo soportaron la frontera y vivieron la raya.

Una cuestión nada falaz, porque si durante mucho tiempo las localidades rayanas fueron para los poderes centrales bastiones defensivos y de vigilancia en la periferia marginal, sin apenas conocimiento de la vida local, en la actualidad la eliminación de la frontera tampoco ha supuesto un conocimiento más profundo de las comunidades de la raya y los beneficios de la «destrucción de frontera» se han desplazado fuera de la raya. Los puentes han conectado las redes viarias de dos países, pero han desvertebrado la raya fronteriza. Lejos queda ya la idea de «ciudades puntuarias» transmitida por Manuel Bendala (2009) sobre la fijación en la antigüedad del control territorial mediante vías de tránsito asegurado.

2. CONSTRUCCIÓN DE LA FRONTERA LUSO-ANDALUZA

La frontera luso-española, con 1.234 Km. de longitud, es una de las más extensas y estables de Europa, trazada en la periferia de las capitales de los dos estados, Madrid y Lisboa. Es una frontera histórica y cultural que se configuró como espacio de encuentros y desencuentros (MEDINA GARCÍA, 2006: 715). Las instalaciones militares a uno y otro lado de la frontera trataban de impermeabilizar la línea de separación de los estados, contribuyendo, al aislamiento de estos territorios ya marginales y dificultando su desarrollo. Según opinan García Flores y Mora Aliseda (2005: 3), «A diferencia de otras fronteras centro europeas, la Raya Ibérica no se ha caracterizado por ser centro o soporte para el intercambio y la cooperación interestatal, sino más bien por su rigidez».

Realmente, la frontera entre España y Portugal se empezó a construir en el 1128, cuando Afonso Henriques, a la postre, primer rey de Portugal, rechazó el sometimiento a la nobleza gallega. La conquista cristiana y el trazado de la frontera cercenaron la emergencia de una región fluvial, vertebrada por el río Guadiana que fue, durante siglos, una vía de penetración al país turdetano (GOMES, M.: 1991, 24).

En 1267, en el Tratado de Badajoz, y en 1297 en Alcañices se perfiló la frontera sur, que buscó el curso bajo de Guadiana y su afluente el Chanza. Pero, en el extremo noroeste de lo que sería la provincia de Huelva, la frontera se hizo muy sinuosa, propiciando guerras continuas que fueron causa de un prolongado despoblamiento.» Los enfrentamientos entre los dos estados fueron casi constantes, sobre todo por el Algarve, llegándose en 1479 a una situación de compromiso 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 militarizado hasta muy al interior, articulada por castillos como piezas claves de la estrategia defensiva» (MÁRQUEZ, J. A.: 2004)

Para los municipios de la Raya fue duro el establecimiento de la frontera porque, durante mucho tiempo, se presentó como distintas a las comunidades españolas y por-

tuguesas. Poco a poco, la frontera se convirtió en una zona marginal con economías e infraestructuras muy débiles. La red viaria terminaba, sin solución de continuidad, en la frontera y llegaba a ninguna parte.

Entre los años 1580 y 1640 en la frontera se vivió un periodo de estabilidad, gracias a la unión de los reinos de Castilla, Aragón, Portugal y los Algarves bajo los reinados de Felipe II, Felipe III y Felipe IV. La unión tuvo un relativo respeto por las cuestiones y fueros internos de Portugal, pero la política externa común debió enfrentar continuas guerras que desestabilizaron las colonias portuguesas. De esta forma, el 1 de diciembre de 1640, cuando Felipe IV de España pretendió que las tropas portuguesas sofocaran la sublevación catalana, una conspiración proclamó la independencia de Portugal, siendo aclamado el Duque de Braganza como rey Juan IV.

De nuevo, tras este hiato, se continuó con la construcción de la frontera, que 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 españoles tenían que ser sufragado por los vecinos...» (SANCHA, F. 1995; 518).

El despoblamiento castigó especialmente al área onubense, muchos de cuyos vecinos emigraron al Aljarafe sevillano. Pero, además, una nueva guerra, la de Sucesión, extendió el retroceso demográfico mucho más allá de la frontera. Las razzias portuguesas llegaron a Gibraleón en 1708... y hasta Niebla y Escacena del Campo en 1709, muy cerca de Sevilla (NUÑEZ, F., 1986). La guerra con Portugal, de forma intermitente, se mantuvo entre 1640 y 1710 y asoló los lugares próximos a la raya fronteriza e hizo insoportable la vida en pueblos con escasas defensas militares. Paymogo fue sitiado, saqueado y quemado en 1643 por un nutrido ejército portugués. Debido a ello, en 1668 se construyó un castillo que sirvió para dar seguridad a esta desprotegida frontera.

Hasta mediados del XVIII no se da una relativa paz de frontera. En las fortalezas de Ayamonte y Castro Marín se descuidó las defensas y la fundación de Vila Real de Santo Antonio no contempló el aspecto defensivo, mostrándose como una ciudad abierta para la pesca y el comercio, donde el Guadiana se impone progresivamente como vía de unión con Ayamonte.

En los últimos siglos, la situación de frontera supuso para los pueblos de la raya un activo importante para su desarrollo. Las 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. De otra parte, Aroche, Encinasola, Moura y Barrancos aprovecharon la raya y el conflicto banal de la Contienda, un terreno mancomunado desde 1542, que no se delimitó con detalle hasta el Tratado de Lisboa de 1926.

La carestía de alimentos que sufrió España tras la Guerra Civil impulsó, el contrabando, especialmente de café, textil y ganados y las comunidades de uno y otro lado de la raya se convirtieron en aliados, para burlar la vigilancia de la frontera. Así las fiestas portuguesas y españolas fueron aprovechadas como excusas para la compra «libre» de productos que escaseaban. La relajación de las 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, Ayamonte y Vila Real de Santo Antonio, Sanlúcar y Alcoutim, Encinasola... entre otros, practicaban el contrabando. Pero otros, de más al interior, han mantenido fuertes relaciones de parentesco o de comercio con los portugueses, tales como Villanueva de los Castillejos, Villablanca, Lepe o San Bartolomé de la Torre, por lo que los límites de la frontera eran más que una simple raya.

Así,

[...] desde Villanueva de los Castillejos o desde el Almendro salían partidas que cruzaban las gargantas del Guadiana a través de cuerdas para traer de Portugal todo lo que faltaba en España: arroz, café, trigo, telas. Pero no era siempre una aventura segura... muchos perdieron la vida en el río y a mi madre, Isabel Pérez, los carabineros la siguieron hasta mi casa y se le colaron por el corral. Le decomisaron las telas, le quitaron el dinero y la metieron en la cárcel de Huelva. Por suerte, yo que venía de la guerra la pude sacar con los favores de mi primo, que andaba en el estraperlo, y había hecho buenos cuartos y amistades que llegaban hasta el gobernador. A pesar de la vigilancia, en los pueblos de la frontera y en los cercanos a ella existía un hervidero de gentes que traficaban con harina, pan, tortas de harinas. En Villanueva de los Castillejos todo el mundo andaba en el asunto del contrabando y del estraperlo, en lo poco y en lo mucho, sino directamente, rozando monte haciendo haces de jara para los hornos de pan... Venían mucha gente de fuera al pueblo buscando el pan que faltaba en casi toda España (MÁRQUEZ, J. A. 2000).

En el caso de Paymogo, el contrabando benefició a gran parte del pueblo, porque las pasadas del Chanza son transitables más de 10 meses al año y en la feria del ganado, portugueses y paymogueros comerciaban con café, tabaco y tejidos (CASTAÑO MADROÑAL y QUINTERO MORÓN, 1995; 222) y los matrimonios mixtos estaban a la orden del día, dado que «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». (HERNANDEZ LEÓN y CÁCERES FERIA, 1995).

En la frontera más dinámica, Ayamonte y Vila Real construyeron una identidad ligada al comercio de la frontera y al río Guadiana, que obligatoriamente tenían que navegar, ante la falta de puentes, ferrocarriles y carreteras que unieran España y Portugal. Además, el río Guadiana unía estas poblaciones con el espacio minero de Puerto de la Laja y las Minas de São Domingos. Pero, de otra parte, había otro tráfico y otras mercancías de contrabandistas, policías, guardiñas, novios y novias que escondían misterios y secretos. ... Las apalpadeiras, revisoras para impedir el contrabando, también fueron sobornadas y, algunas veces, llevaban las mercancías de las gentes.

Con este telón de fondo, que supone la consideración del Río como el espacio donde las personas, las mercancías y las leyendas se encuentran, se empezó a construir el Puente Internacional sobre el río Guadiana que debía eliminar la frontera y facilitar las comunicaciones entre España y Portugal dentro de la perspectiva de un proceso modernizador imparable (GUALDA, E.: 2009).

Tabla 2. *Municipios cuyos términos municipales forman parte de la frontera*

<i>Región (NUT II)</i>	<i>Provincia/Distrito (NUT III)</i>	<i>Municipio/Concelho (NUT IV)</i>
ES61 ANDALUCÍA ESPAÑA	ES615 Huelva	Ayamonte, San Silvestre de Guzmán, Sanlúcar de Gadiana, El Granado, El Almendro, Puebla de Guzmán, Paymogo, Santa Bárbara de Casa, Rosal de la Frontera, Aroche y Encinasola
PT 15 ALGARVE PORTUGAL	PT150 Algarve	Vila Real de Santo Antonio, Castro Marim, Alcoutim
PT18 ALENTEJO PORTUGAL	PT184 Baixo Alentejo	Mértola, Serpa, Moura, Barrancos

3. QUIEBRA DE LA FRONTERA Y DESACTIVACIÓN DE LA RAYA

La progresiva quiebra de las fronteras a partir de la integración de España y Portugal en la Unión Europea en 1986 y la llegada del Mercado Único en 1993 inician una nueva etapa para la raya, sustentada en el metadiscurso de la cooperación y al acercamiento de las comunidades fronterizas, para ello se utilizan los generosos Fondos Estructurales Comunitarios y Programas e Iniciativas comunitarios, tales como FEDER, FEOGA, Fondo de Cohesión, INTERREG o LEADER, cuyo impacto se ha dejado sentir de forma muy desigual en los espacios fronterizas.

La quiebra de la frontera supuso la desaparición de las aduanas y, poco a poco, de las ventajas comparativas del comercio de frontera que, tras largos siglos de adaptaciones, habían logrado ciertos equilibrios que ahora se rompían. La visión oficial de la Unión Europea proponía medidas de reactivación de los espacios fronteras y en declive; para ello articuló Programas como formas de aminorar los efectos perversos que, sobre la competitividad, supuso la supresión de la frontera, al enfrentar territorios con diferentes estructuras productivas. Sin embargo se olvidó que la vida en la raya era singular, su supervivencia no se parecía a la del sistema medio español ni al medio portugués. Identitariamente se buscaron relaciones formales, pero se olvidó que las relaciones informales, alegales y si se quiere sumergidas tenían mayor calado y fuerza que las oficiales. En numerosas ocasiones las comunidades locales daban cobertura a la aparente desvertebración de la frontera, dando servicios al transporte, al comercio y a los problemas de subsistencia.

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 accesos a Ayamonte, Vila Real, Castro Marín, Monte Gordo o Altura han incrementado el turismo y otras formas de ver la raya con mayor presencia de españoles y portugueses que buscan conocimiento enogastronómico y ambiental del territorio del «otro», ya en términos de inversión, oportunidades de negocio y comerciales (Antunes Simoes, 2008: 7; Corrales Romero, 2006: 1.312). Pero, la idea restrictiva del espacio rayano y su sistema de vida ya no es posible y la frontera llega de forma difusa como mínimo hasta Faro en la parte portuguesa y hasta Huelva en la andaluza.

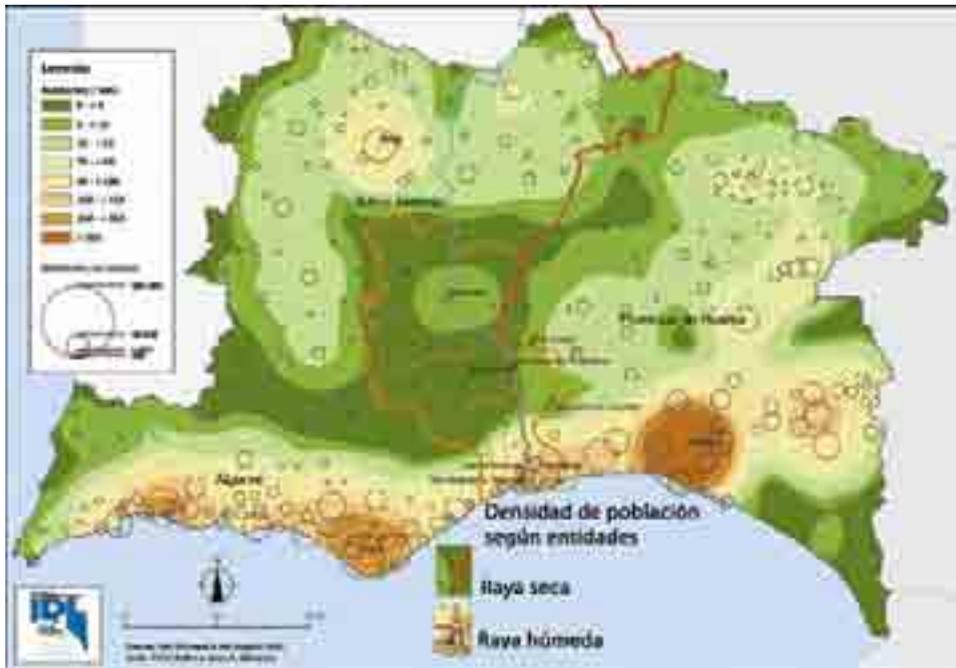
La quiebra del hecho fronterizo ha avanzado favorablemente en los últimos 25 años, gracias al empuje combinado de los procesos de inversión y capitalización propiciados por los Fondos y Programas Comunitarios y al esfuerzo de cooperación de las Administraciones Públicas. Sin embargo, Los avances significativos resultan insuficientes para revertir la desactivación productiva y superar la situación periférica de la raya.

Actualmente, la perifericidad, la dinámica demográfica y las bajas densidades de población restringen el atractivo de la zona, las capacidades de competencia y la convergencia con el espacio europeo, especialmente en la frontera interior, alejada de la costa. Al norte del eje Ayamonte-Castro Marín, el vaciamiento poblacional llena de dudas el futuro de las tierras rayanas. Incluso la crisis iniciada en 2008 ha paralizado uno de los proyectos faraónicos y buque insignia del desarrollo turístico: Costa Esuri en Ayamonte que, al borde del Puente Internacional del río Guadiana pretendía construir una ciudad de lujo, transformando uno de los espacios más interesantes del Bajo Guadiana, para quedar en otro caso más de especulación urbanística.

4. DESVERTEBRACIÓN Y DESARROLLO TERRITORIAL DE LA FRONTERA

La territorialidad es una conducta humana vinculada al poder, expresada en sus facetas de control de acceso al territorio, por tanto, es una construcción social que evoluciona y varía con el tiempo, cambiando su formato. La frontera tiende a estar alejada de los centros de poder y presentan en general una accesibilidad problemática derivada de importantes déficit en infraestructuras y equipamientos viarios y de comunicación. La menor densidad poblacional, la función defensiva y estratégica, las escasas y difíciles infraestructuras viarias, que muchas veces mueren, sin solución de continuidad en la frontera, condicionaron el desarrollo y las actividades productivas. Su condición de primera línea de batalla desincentivó la localización de actividades económicas.

Los factores restrictivos del desarrollo en la frontera provocaron lo que Gunnar Myrdal (1968) llamó el círculo vicioso del subdesarrollo, en relación a los áreas cen-

Figura 1. *Densidad de población según entidades de población*

trales, y facilitó el metadiscursio de subvencionar las fronteras para atraer población y actividades económicas.

Atendiendo a la radicación de los grandes centros urbanos de poder y decisión, la frontera se articuló desde fuera de su ámbito natural de relación. Las dos ciudades más importantes, Huelva y Faro están alejadas de la frontera y no presentan umbrales demográficos decisivos para conformar un sistema urbano potente, por lo que las ciudades de referencia en última instancia fueron y son Sevilla y Lisboa. El poblamiento de la frontera organizó un débil sistema urbano desconectado separado por los ríos Guadiana y Chanza, que se ha visto afectado por el éxodo rural y los movimientos de población del interior al litoral y de la montaña al llano.

Las infraestructuras económicas han ejercido fuerzas centrífugas sobre la frontera y se localizan de forma disimétrica alejadas fuera de ella: puertos de Huelva y Portimao, ferrocarriles que solo llegan a la raya por el lado portugués, aeropuertos de Faro y Sevilla, carreteras que hacen el vacío a gran parte del territorio fronterizo... e infraestructuras hidráulicas, tales como las presas de Alqueva o Chanza, que benefician al territorio de forma muy desigual.

De todas formas, aunque la frontera 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, cuyo tejido productivo emerge de la mano del turismo y el comercio.

Las infraestructuras articulan el litoral y no vertebran el interior. El Sur presenta ciudades medias como Vila Real de Santo Antonio, Ayamonte y Castro Marim, frente a al interior que tiene pueblos estancados o en retroceso, como Sanlúcar de Gvadiana, Alcoutim... o Encinasola.

Hasta ahora, la desaparición de la frontera no ha beneficiado a los pueblos de la raya, más bien ha acentuado la polarización económica Norte-Sur, interior-litoral, generando áreas estancadas y dinámicas, por encima del espacio rayano. Las estrategias para aminorar las distancias sobre el desarrollo pasan por el marco de la Unión Europa. Diversas iniciativas Leader o Interreg han pretendido vertebrar el territorio fronterizo y su sistema productivo para evitar el despoblamiento. Entre ellas destacan la construcción de puentes.

5. LA ESTRATEGIA DE LOS PUENTES

La existencia de infraestructuras condiciona el desarrollo territorial y las posibilidades del tejido productivo, dando respuesta a las demandas de los mercados. Dos grandes obstáculos han perjudicado las comunicaciones en la frontera luso-andaluza: las dificultades físicas y su posición periférica con respecto a la península o al continente europeo. En este sentido, Sierra Morena dificultó en otros tiempos la comunicación terrestre con el norte peninsular para los casos de la Baja Andalucía y entre el Algarbe y Alentejo. Este relieve sólo dejaba contados pasillos naturales. En este contexto, los ríos Gvadiana y Chanza hubieran podido servir para vertebrar la zona, sin embargo el efecto frontera cercenó estas posibilidades, que hoy están siendo impulsadas, no sin ciertas polémicas que enlazan con la dialéctica de la deconstrucción de la frontera, porque la configuración de las redes nacionales de comunicaciones ignoraban e ignoran en la práctica las conexiones transfronterizas.

En realidad, si exceptuamos la costa, todo el ámbito fronterizo es un verdadero desierto humano. Un espacio con una densidad de población de las más bajas de la península, con un carácter muy marginal, un débil sistema de asentamientos y una desvertebración territorial que ha venido reclamando una articulación viaria que permita llegar al desarrollo hasta este vacío.

Efectivamente, históricamente la frontera luso-andaluza fue una frontera «incomunicada» porque sus escasas infraestructuras, a uno y otro lado, tuvieron un carácter centralista. Las respectivas redes de transportes nacionales son radiales 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, con amplios espacios de marginalidad que por razones históricas nunca tuvieron nodos primados.

Este tradicional aislamiento de la frontera internacional se ha pretendido solucionar potenciado desde la Unión Europea la conexión con las redes transeuropeas de transportes. El nuevo modelo de comunicaciones supone serios esfuerzos para articular mejor la región en sentido oeste-este.

La financiación comunitaria básicamente han incidido sobre la red viaria de alta capacidad, con la unión de la Autovía Infante de Sagres y la A-49, a través del puente

Figura 2. Pasos fronterizos



sobre internacional sobre el Guadiana, sin embargo han quedado pendientes actuaciones de pequeña entidad que son vitales para la activación de la viabilidad en la frontera, como pudiera ser en el caso portugués la mejora del trazado y firme del tramo de carreteras que corre paralelo al Guadiana o en el caso de España la creación de un tramo paralelo al mismo. Realmente, la pretendida articulación de la frontera se hace a costa de su desactivación, ya que emerge como lugar de paso y no como lugar de vida.

Las Vías de Alta Capacidad IC-4/A-22, IP-1/A-22 y la IP-1/A-2 de Portugal conectan el Alentejo con Lisboa y con España, al unirse con la A-49 en Ayamonte a través del Puente Internacional del Guadiana. En el cuadrante noroeste de la provincia de Huelva Encinasola, Moura y Barrancos constituyen un fondo de saco para la red viaria que apenas si cuentan con unas comunicaciones marginales hacia los ejes IP-2 e IP-8 y Encinasola.

En este modelo de articulación, se generalizó la idea de que los puentes sobre los ríos Guadiana y Chanza contribuirían enormemente a desarrollar la frontera y facilitar la comunicación transfronteriza. Sin embargo, para la deconstrucción de la frontera debe observarse también los puentes como una posible desactivación de la misma.

El Puente Internacional del Guadiana fue construido en 1991 por un consorcio hispano-portugués sobre el río Guadiana en su tramo final, a unos dos kilómetros de la desembocadura. Su recorrido que aparentemente une las localidades de Castro Marim y Ayamonte..., pero transcurre al norte de ellas. El barco suponía que Castro Marim, Villa Real de Santo Antonio eran lugares de origen y/o destino. Ahora ni siquiera son ciudades de paso.

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 entre Ayamonte y Vila Real. 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, E. 2009)

Ni ha beneficiado a actividades a las actividades tradicionales como el comercio o la pesca que articulaban las relaciones fronterizas entre Ayamonte y Vila Real.

De todas formas, el Puente Internacional sobre el Guadiana 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. Durante cerca de 20 años ha sido el único medio de paso por carretera, en 100 kilómetros de frontera.

Abandonado el transporte por barco y presentarse la carretera como la única vía de conexión transfronteriza, ya que nunca existió la comunicación por ferrocarril, se planteó la urgencia de construir otros puentes. Efectivamente, las iniciativas de construir otros puentes fueron apoyadas por el principal objetivo del Proyecto Interreg III-A HUBAAL. Este objetivo pretendía romper el obstáculo que hasta ahora suponían los

ríos Guadiana y Chanza en la frontera con Portugal, a la vez que dotar de infraestructura al Andévalo, una comarca muy castigada por el despoblamiento y la depresión económica. En el Interreg III-A HUBAAL se proyectaron tres puentes que vendrían a completar la accesibilidad de Andalucía a Portugal:

- Desde Paymogo a San Marcos-Corte do Pinto (Concelho de Mértola)
- Desde El Granado hasta Pomarao (Concelho de Mértola)
- Desde Sanlúcar de Guadiana hasta Alcoutim (Concelho de Alcoutim)

De ellos, sólo del Granado a Pomarao se ha hecho una realidad, no sin profundas contestaciones y dudas sobre su utilidad. El discurso oficial habla de que

Tan sólo 150 metros de asfalto han cambiado la vida a los habitantes de Pomarao (Portugal) y El Granado (Huelva), después de que el pasado 26 de febrero se inaugurase el puente sobre el río Chanza, que ha reducido el rodeo de 180 kilómetros entre las dos localidades a 12 km. en línea recta... el alcalde de El Granado..., que se muestra confiado en que los efectos del puente sobre la vida de la localidad, opina que los efectos benéficos no han hecho más que empezar.... La propia aldea de Pomarao se ha convertido en un atractivo turístico, que sus escasas tres calles intentan asimilar lo mejor posible, con elementos característicos como el antiguo muelle cargadero de mineral o las impresionantes vistas desde la carretera que la comunica con Mértola... Y todo gracias a una palabra: HUBAAL, el nombre del proyecto europeo que ha permitido adecuar 155 kilómetros de carretera que acercan más a España y Portugal a los dos lados del puente, que cuenta con una longitud aproximada de 150 metros y una anchura de once y ha supuesto una inversión de más de dos millones de euros, aportados en un 75 por ciento por la Unión Europea y el 25 por ciento restante por la Diputación de Huelva y la Cámara de Mértola.

La Diputación llevó a cabo las obras de construcción del puente y las de las conexiones por carretera tanto en su unión con El Granado como la infraestructura que comunica el puente con las localidades portuguesas de Mértola y Pomarao, carreteras que cumplen con todos los requisitos de seguridad y respeto a la flora y fauna de la zona (ABC de Sevilla 12/04/2009).

Sin embargo, la Organización No Gubernamental Ecociudadanía, en su proyecto Intesur (<http://www.proyectointesur.org/>) ha propuesto una iniciativa ciudadana para el diseño y colocación en los accesos al puente transfronterizo entre El Granado y Pomarao de un monolito de información denunciando el impacto ambiental generado por una obra pública que se hubiese podido evitar utilizando al efecto el paso que discurre por el muro de contención de la Presa del Chanza. Efectivamente, el nuevo puente es paralelo al muro de contención de la Presa del Chanza.

De otra parte, Greenpeace propone que se paralice de inmediato e impida la destrucción de las riberas del Bajo Guadiana bajo la amenaza de la fiebre especuladora y urbanizadora. Para ello, es imprescindible que modifique los Planes de Ordenación Urbanística de los municipios afectados y los ajuste a los correspondientes a espacios

Tabla 3. *La amenaza del Golf y el ladrillo. Actuaciones previstas y/o paralizadas*

<i>Municipio</i>	<i>Actuaciones previstas y/o paralizadas</i>
El Granado	Bocachanza y Vascón. Dos campos de golf de 18 hoyos, un puerto fluvial, un centro hípico, balnearios, centros deportivos y comerciales, hoteles de lujo y más de 3.000 viviendas con zonas verdes.
Ayamonte	Costa Esury. El campo de golf de Costa Esury ocupa el Dominio Marítimo Terrestre. Actualmente las instalaciones dedicadas al golf están a menos de 20 metros de la orilla del río Guadiana, prácticamente sobre las marismas de la desembocadura y en Dominio Marítimo Terrestre.
Sanlúcar de Guadiana	Hay tres proyectos turísticos con cuatro campos de golf y varios establecimientos hoteleros de lujo. Uno de ellos, de capital belga, es el denominado Sueños de Europa.
Castro Marim	Almada de Ouro Golf&Country Club. Corte Velha y Quinta do Vale son otros de los proyectos en Castro Marín que incluyen campos de golf
Vila Real de Santo Antonio	Proyecto de Ponta Da Areia. Fuente: http://www.greenpeace.org/raw/content/espana/reports/dale-vida-al-r-o-bajo-guadian.pdf

naturales protegidos. Greenpeace criticó la operación ‘especulativa’ que el Ayuntamiento de El Granado está realizando en un espacio protegido de la ribera del Guadiana. «El puente esconde una operación urbanística por la que el Ayuntamiento de El Granado recibirá tres millones de euros... el proyecto ya ha sido aprobado en el PGOU de la localidad y tiene previsto convertirse en un gran complejo turístico con hoteles de lujo, dos campos de golf, puerto deportivo, un centro hípico, balnearios, centros deportivos y comerciales (<http://www.greenpeace.org>).

Esto ocurre, paradójicamente, dentro de espacios protegidos, ya que la margen portuguesa del río Guadiana está recogida en la Red Natura 2000, excepto una pequeña franja de terreno del proyecto de macroubanización de Corte Velha. De otra parte, El Parque Natural Vale do Guadiana y la Reserva Natural de las Marismas de Castro Marín son las figuras de protección que en teoría impiden iniciativas urbanísticas de gran calado. Igualmente, la margen española del río Guadiana es zona LIC, Lugar de Interés Comunitario y, por tanto, también forma parte de la Red Natura 2000. En un futuro próximo, si se cumplen las promesa de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, la zona se convertirá en un el Parque Natural del Andévalo.

Las pequeñas obras del puente que uniría Paymogo con Minas de Santo Domingo están prácticamente finalizadas y se espera el cierre de detalles para su inauguración. Sin embargo, el proyecto de tercer puente que uniría las localidades de Sanlúcar de Guadiana y Alcoutim se está cuestionando porque, tanto uno como otro carecen de sentido si se tiene en cuenta la escasa dimensión de las poblaciones que hipotéticamente unirían, insuficientes para justificar las inversiones de un puente, a no ser que la amenaza del Golf y el ladrillo justifique estas intervenciones.

Tabla 4. *Conexión de los núcleos de población cercanos a la raya luso-andaluza*

<i>Núcleos</i>	<i>Población</i>	<i>Modo de conexión</i>	<i>Nombre conexión Andalucía/Portugal</i>
Encinasola Barrancos	1.772 1.903	Carretera secundaria	HU-9101/ En258
Rosal de la Frontera Vila Verde de Ficalho	1.827 1.293	Carretera principal	Nacional 433/Ip8
Paymogo Corte do Pinto	1.289 330	Puente sobre el Chanza, inconcluso	HU-7400 Paymogo con la frontera de Portugal
El Granado Pomarão	623 38	Puente, inaugurado en 2008	HU-6400 El Granado a Puente del Chanza/ ER265.1 Pomarão
Sanlucar del Guadiana Alcoutim	378 433	Ninguna. Puente, en estudio	
Ayamonte Castro Marín Villa Real de Santo Antonio	14.909 1.295 10.542	Puente, inaugurado en 1991	A-49// Ip-1

Vila Verde de Ficalho es una freguesía portuguesa del concelho de Serpa, que en total agrupa a 1.446 habitantes. *Corte do Pinto* es una freguesía portuguesa del Concelho de Mértola, que en total agrupa a 1.080 habitantes. *Pomarão* pertenece a la freguesía portuguesa Santana de Cambas que en total agrupa a 863 habitantes en y al Concelho de Mértola.

Fuentes: INE (España) Nomenclator del 2001; INE (Portugal) Censo de Población de 2001.

Figura 3. *Vista de la Presa del Chanza y del Puente de Pomarao desde Portugal*

Fuente Foto Egombegombe, 10.03.09, <http://www.proyectointersur.org>

La Figura 3, vista de la Presa del Chanza y del Puente de Pomarao desde Portugal. A la derecha el río Guadiana que corre hacia el Atlántico entre España y el Parque Natural del Vale do Guadiana (Alentejo). Al fondo se puede ver el paso de servicio que discurre por el muro de contención de la Presa del Chanza y cómo éste se adentra en Portugal. Al frente, el puente y la carretera que la Diputación de Huelva ha construido sin necesidad ocasionado un irreparable impacto ambiental y visual.

6. CONCLUSIONES

El trazado de los límites entre España y Portugal originó dialécticas territoriales contrapuestas y complementarias que pueden entenderse desde la óptica de la deconstrucción. Esta no se presenta como dicotómica, sino como integradora de realidades y concepciones diferentes que se dan en los territorios fronterizos. En el caso de la frontera luso-andaluza, como en otras, la separación, las inseguridades y las contiendas entre los Estados, obligó a las comunidades locales a la creación de una raya permeable, llena de encuentros y posibilidades, de comercio y contrabando. En palabras de Eusebio Medina García (2006) era el territorio «de los cotos mixtos y los *povos* promiscuos, de la frontera mágica y festiva, del entendimiento y de las alianzas tácitas, la frontera de la vida cotidiana», pero también el espacio periférico y marginal de la construcción territorial de Portugal y España, donde la vertebración de los estados acababa.

Tras la incorporación de España y Portugal a la Unión Europea, la quiebra del hecho fronterizo ha dado lugar a un período de desactivación de la frontera, que entre la Comunidad Autónoma de Andalucía y las regiones del Algarve y Alentejo se ha concretizado en la construcción de dos Puentes Internacionales sobre el río Guadiana entre los términos municipales de Ayamonte y Castro Marín y El Grana-do y Mértola. Un tercer puente está a punto de cruzar el Chanza entre Paymogo y Minas de Santo Domingo y un cuarto entre Sanlúcar de Guadiana y Alcoutim está paralizado y en proyecto, con una fuerte contestación social, mayormente por organizaciones no gubernamentales y la duda de la administración, que han descubierto los extraordinarios valores medioambientales de la frontera húmeda y la amenaza del golf y el ladrillo.

Los puentes son vías de paso que van a las carreteras generales y vías de alta capacidad y conectan medianas o grandes ciudades, de las que carece la frontera. De esta forma, la cooperación y vínculos entre estados, comunidades y regiones ha aumentado, pero no en los territorios de la raya. Dada la debilidad demográfica y del sistema urbano de la frontera luso-andaluza, la desactivación de la misma, en un período de crisis, está suponiendo una profundización de los efectos de marginación y periféricidad que requiere nuevos planteamientos para su desarrollo. Los puentes no han apuntalado los sistemas productivos locales de la raya, más bien pueden propiciar relocalizaciones residenciales, de ocio o de trabajo de sus habitantes.

7. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

- ABC DE SEVILLA (2009): Un puente cambia la vida de dos pequeños pueblos a ambos lados del río 12/04/2009
- ANDRÉ, I. y MOREIRA, F. (2006): *Conceitos e perspectivas*, in: Aproximar as margens - Cooperação transfronteira e desenvolvimento local no espaço rural do Alentejo e da Extremadura - Coordenação de Patrícia Rego, Universidade de Évora, Évora, pp. 17-23.
- ANTUNES, M. D. (2008): «Fronteras estatales y relaciones sociales en la frontera hispano-portuguesa. El caso de Barrancos y Oliva de la Frontera», en *Gazeta de Antropología* N.º 24, pp. 24-52. Edición electrónica disponible en www.ugr.es/~pwlac/G24_52MariaDulce_Antunes_Simoes.html
- BENDALA GALÁN, M. (2009): Notas sobre *Caesarobriga* (Talavera de la Reina) y su problemática geopolítica en la antigüedad. *CuPAUAM* 25.2, 1999, págs. 131-144
- BOISIER, S. (1999): Teorías y metáforas sobre el desarrollo regional. Cepal, Santiago de Chile.
- BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO (2010): Convenio de Cooperación Transfronteriza de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional del Alentejo y la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional del Algarve, con objeto de constituir la Comunidad de Trabajo «Euroregión Alentejo-Algarve-Andalucía. Ministerio de Política Territorial, Boletín Oficial del Estado del 9 de julio de 2010, pag. 60.545
- C.E.A.(2000): Estudios de Mercado. Relación de potenciales entidades cooperantes. Algarve. Confederación de Empresarios de Andalucía.
- CABERO DIEGUEZ, V. (1994): La frontera hispanoportuguesa en el marco de la nueva Europa: La región fronteriza de Salamanca. Junta de Castilla y León, Salamanca.
- CABERO DIEGUEZ, V. (1997): «Del quehacer geográfico y de las transformaciones territoriales», en *Cambios Regionales a finales del siglo XX*. AGE, Salamanca; pp.9-18.
- CAMPESINO FERNANDEZ, A. (1994): «La región transfronteriza Lusa Extremeña», en *Arquitectura y vida de frontera*. **Junta de Extremadura, Mérida, pp. 1921.
- CASTAÑO MADROÑAL y QUINTERO MORÓN (1995): «La fiesta como vehículo de relaciones interfronterizas. Las nuevas relaciones en el marco de la Unión Europea», en *Actas de las Jornadas transfronterizas sobre la contienda HispanoPortuguesa*, Tomo I. Escuela Taller la Contienda de Aroche
- 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, págs. 191-198.
- CE (2007): *Cohesion Policy 2007-2013 - commentaries and official texts*, January 2007, CE, Bruselas.
- CORRALES, I. (2006): *Extremadura y Portugal: El Gabinete de Iniciativas Transfronterizas*, en: http://www.dip-badajoz.es/publicaciones/reex/rcex_3_2006/estudios_12_rcex_3_2006.pdf
- DE OLIVERA, V. (1991): «A política de ordenamento do territorio. Novos desafios para um melhor desenvolvimento». *Ministerio do planeamento e da administração do territorio*. Lisboa, 51 págs.
- DERRIDA, J. (1967): *De la Grammatologie*. Collection Critique, Paris, Minuit.
- , (1987): *De l'esprit: Heidegger et la question*. La Philosophie en effet, Paris, Galilée. Edición digital en español: <http://www.jacquesderrida.com.ar>.
- DONNAN, H. (1998): *Borders Frontiers of Identity, Nation and State*. Cambridge, University Press.
- FELICIDADES, J. (2011): *Sistemas productivos y cambio territorial en el Bajo Guadiana*. Foro Internacional para el desarrollo del Bajo Guadiana. Universidad Internacional de Andalucía, sede La Rábida, 2 de diciembre de 2010. Consejería de la Presidencia. Junta de Andalucía.

- GARCÍA, S. y MORA, J. (2005): *Estudio de la Iniciativa INTERREG III A España-Portugal*. http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/008.pdf
- GASPAR, J. (1982): «Regionalização, uma perspectiva sócio-geográfica». Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Serie 100, n.º 1-6/7-12, Lisbonne.
- GOMEZ, M. (1991): O mundo mediterrâneo, sua diversidade e seu futuro. Loulé.
- GUALDA, E.; FRAGOSO, A. y LUCIO-VILLEGAS, E. (2009): Cross-border Co-operation: margin-margin relationships to improve development and social integration. In Evans, R. (2009). *Local development, community and adult learning. Learning landscapes between the mainstream and the margins*. Magdeburgo: Nisaba Verlag.
- 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.
- HAGGETT, P. (1965): Análisis locacional en la geografía humana. Traducción de JM Obiols, Barcelona, Gustavo Gili, 1976.
- HAGGETT, P. *et al.*, (1976): *Análisis locacional en Geografía*. Barcelona: Gustavo Gili.
- HERNANDEZ y CACERES (1995): «La frontera entre España y Portugal: Relaciones fronterizas en la provincia de Huelva», en Actas de las Jornadas transfronterizas sobre la contienda HispanoPortuguesa, Tomo I. Escuela Taller la Contienda de Aroche (Huelva), pp.189-200.
- HILDENBRAND SCHEID, A. (2010): «Una estrategia de coherencia territorial para el Bajo Guadiana». Foro Internacional para el desarrollo del Bajo Guadiana. Universidad Internacional de Andalucía, sede La Rábida, 2 de diciembre de 2010. Consejería de la Presidencia. Junta de Andalucía.
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Deconstructivismo>
- <http://lospinguinos6.blogspot.com/2006/01/roland-robertson-globalizacin.html>
- http://terranoticias.terra.es/provincias/huelva/articulo/greenpeace_huelva_sospecha_construccion_puente_1169678.htm. 26 de Octubre de 2006
- http://www.avizora.com/publicaciones/epistemologia/textos/deconstruccion_0014.htm
- <http://www.google.es/images?hl=es&q=costa+esuri&rlz>
- <http://www.greenpeace.org>.
- <http://www.jornadas-deconstruccion.com>
- <http://www.proyectointersur.org>
- http://www.significado-de.com/deconstruir_41145.html
- JURADO, J. M. (1995): «La comarca de la Costa Occidental de Huelva: caracterización y posibilidades de desarrollo». Huelva en su Historia, n.º 4. Colegio Universitario de La Rábida, pp. 171-247.
- LOIS, R. C. (1997): « El eje urbano Atlántico Galicia-Norte de Portugal», en », en La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, pp. 137-142.
- LÓPEZ, L. (1997): «Las redes urbanas de la Raya hispano-portuguesa», en La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Fundación Rei Afonso Henriques, Zamora, págs. 199-206.
- LUGARESARETI, J. M. (2005): Sistemas fractales, caos y holística en el análisis territorial: la Geografía. Lurralde, investigación y espacio n.º 28, págs. 11-30
- MÁRQUEZ, J. A. (2004): Dinámicas territoriales y eurrregión en el suroeste peninsular, en fronteras en movimiento, págs. 177-198
- MÁRQUEZ, J.A. (2010): El río Guadiana: realidad y perspectivas de un río transfronterizo. Foro Internacional para el desarrollo del Bajo Guadiana. Universidad Internacional de Andalucía, sede La Rábida, 2 de diciembre de 2010. Consejería de la Presidencia. Junta de Andalucía.

- MÁRQUEZ, J. A. (1997): «Los territorios fronterizos y los ámbitos de relación. Las relaciones en el sector andaluz». Boletín de la A.G.E. n.º 25, págs. 51-64.
- , (2000): «Testimonios de la posguerra en Villanueva de los Castillejos». Entrevistas orales inéditas a Digno Medero y Juana Zamorano.
- MEDEIROS, E. (2009): *The Cross-border cooperation between Portugal-Spain and Sweden-Norway - Geographical synthesis of INTERREG-A territorial impacts*, CEG, Lisboa.
- MEDINA, E. (2006): Orígenes históricos y ambigüedad de la frontera hispano-lusa. Universidad de Extremadura <http://www.dip-badajoz.es/publicaciones/reex/>.
- MYRDAL, G. (1968): Teoría económica y regiones subdesarrolladas. Fondo de Cultura Económica, México
- NUÑEZ ROLDAN, F. (1986): En los confines del reino. **Huelva y su tierra en el siglo XVIII. Universidad de Sevilla.
- Peugeot (1998): Portugal, con Madeira y las Azores. El País-Aguilar, Madrid.
- PIMPAO, A. (1996): «Les relations économiques Algarve-Andalousie dans l'avenir du marché européen». Raya-Ría n.º 0, Universidad de Extremadura, págs. 180-185.
- PLAZA, J. I. (1997.): «Europa en mutación», en Cambios Regionales a finales del siglo XX. AGE, Salamanca; págs. 239-282.
- PUJADAS, R. & FONT, J. (1998): *Ordenación y planificación territorial*, Ed. Síntesis, Madrid.
- RABUSO (2010): Jornadas sobre Deconstrucción. Métodos de demolición y gestión de residuos. Zaragoza, 22 y 23 de septiembre de 2010
- ROBERTSON, R. (2003): «Glocalización: tiempo-espacio y homogeneidad-heterogeneidad». *Cansancio del Leviatán: problemas políticos de la mundialización*. Madrid: Trotta. 8481646253, en <http://www.labuhardilladelgeografo.com/2009/04/glocal-glocalizacion-paradigmas.html>
- , (2006): Fútbol, globalización y glocalización. Revista Internacional de Sociología vol. LXIV, n.º 45, septiembre-diciembre, 9-35,
- SAMPEDRO, J. L. (1983): El reloj, el gato y Madagascar. Revista de estudios andaluces N.º 1 pags. 119-126.
- SAN JUAN DE LA CRUZ (1578): Cántico Espiritual, en <http://cvc.cervantes.es/obref/sanjuan/introduccion/cantico.htm>
- SANCHA, F. (1995): Encinasola, en los pueblos de Huelva, Director Juan A. Márquez. Editorial Mediterráneo, Tomo II, Madrid, PP 517-532
- SEGUÍ, J. M. y PETRUS, J. M. (1991): *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Síntesis, Madrid.