

Las Dinámicas Territoriales entre Extremadura y el Este del Alentejo y Centro (Dist. Castelo Branco). Ejemplo de Espacio Fronterizo Complejo y con demandas de desarrollo en el contexto de la Unión Europea.

Leandro García González.

Centro Universitario "Cultural Santa Ana". -Ads. Universidad de Extremadura-

Almendralejo (Bad.). leggonza@hum.uc3m.es...(Provisional).

1.-Introducción.

El análisis de las dinámicas espaciales es uno de los campos más apasionantes para el mundo geográfico. La zona que analizamos es un perfecto ejemplo de "problema geográfico" con implicaciones en el desarrollo de muchas comarcas, afectando a las regiones, e incluso a dinámicas peninsulares en el Sur de Europa. Por otra parte los estudios sobre grandes espacios son importantes para vertebrar el territorio y desarrollar muchos de los potenciales recursos que tienen y que en ocasiones permanecen ocultos por tener un ámbito reducido de difusión y creemos que es necesario mantener una cierta perspectiva nacional e incluso peninsular en determinados trabajos territoriales como el que presentamos. Del mismo modo nos encontramos ante un nuevo tiempo de potenciación de las perspectivas territoriales no centralizadoras y la P. Ibérica necesita, en esta zona, de un eje de desarrollo que crezca sin depender de la centralidad de Madrid, Lisboa o, incluso, de Sevilla. Es necesario potenciarlo. Un espacio teórico que puede ser real. Por último, las propuestas, los planes, etc., en ocasiones olvidan de los planteamientos más básicos como los simples intercambios entre ciudades fronterizas, o las redes locales de comunicación entre países, etc. Este trabajo pretenden incidir en los aspectos más próximos, pero transfronterizos, y destacar como futuribles los globales y de macronivel. También entendemos que la U. E. debe de implicarse más en las actuaciones transfronterizas y no ser un mero generador de fondos. Estimamos que su mediación puede ser positiva para salir de las dinámicas socio-políticas nacionales.

2.-Características Generales.

Después de veinte años de integración europea de España y Portugal mucho se ha escrito sobre las regiones fronterizas y sus posibilidades de desarrollo. Es cierto que las ayudas han sido numerosas y posiblemente continúen en los próximos años. Creemos que es oportuno realizar una reflexión sobre las relaciones entre la región de Extremadura y la Región del Alentejo (incluimos o añadimos el Distrito de Castelo Branco -Región Centro-). Ejemplo de dos

regiones o territorios con problemas de desarrollo que en parte tienen problemas de articulación espacial. Por otra parte, en los últimos meses el Estado español ha presentado el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructura del Transporte) para los próximos años, horizonte 2020, que sustituye y solapa el anterior que tenía como horizonte el 2010. Ello nos ha permitido valorar muchas de las posibilidades de desarrollo que existen entre las dos regiones y comparar con otros espacios similares y observamos que existen problemas estructurales que todavía no se han resuelto. También es coincidencia que la única vía de gran capacidad eliminada del proyecto anterior ha sido una transfronteriza como es Beja-Sevilla. Entendemos que la red de transporte de España y Portugal deben de ser Peninsulares.

Tenemos la impresión que existen espacios que han recibido numerosas propuestas y modelos de desarrollo, son especie de gabinetes de ensayo. En la región extremeña las Comarcas de Las Hurdes (Norte de la Provincia de Cáceres) o La Siberia Extremeña (Este de la Provincia de Badajoz) son alguno de los ejemplos más conocido y posiblemente ambos espacios han elevado su nivel de vida o de desarrollo cuando más desapercibido han pasado por parte de las administraciones, planificadores, investigadores, etc. En esta línea, las regiones fronterizas de Extremadura y Alentejo, junto con el Distrito de Castelo Branco, Centro o Beiras, serían un ejemplo a nivel de espacios mayores. Creemos que existen una serie de elementos estructurales que son la clave del éxito de las mejoras. En general, la transposición de modelos es uno de los mayores problemas que han tenido muchos investigadores y planificadores, al tratar de trasladar el modelo de un país al otro. Del mismo modo que no se ha tenido una visión peninsular del conjunto del territorio. Con este planteamiento, gran parte del Portugal podría ser similar a una Comunidad Autónoma como la C. Valenciana. O que Portugal de ancho es similar a la región de Extremadura. Y en el mismo se intenta diferenciar zonas costeras y espacios de interior cuando estamos a muy pocos kilómetros de la frontera al mar. Sin olvidar que el ancho de las Provincias de Cáceres y Badajoz es bastante mayor que el ancho de Portugal a similar nivel. Y si comparamos las ciudades de Albacete y Badajoz observaremos que están a igual distancia del mar, y una parece cercana al Mediterráneo (160 km de los accesos a la zona de Alicante) y la otra está muy lejana del Atlántico (Badajoz está por vía de alta capacidad a unos 160 km de los accesos a Lisboa-Setúbal). O el aeropuerto de Badajoz está a similar distancia de Lisboa que el de Ciudad Real que se pretende realizar como secundario a Madrid (200 km). Aunque, por el contrario, la zona que estamos analizando tiene de partida una ventaja para realizar políticas de integración territorial y es que es el lugar más cercano o de paso entre las dos capitales peninsulares. Esta ventaja debe de ser aprovechada por las regiones implicadas para vencer las tendencias prioritarias de cada país, una hacia el Norte, y el otro al Este, desde las capitales. Afortunadamente existe la Unión

Europea, o instancia supraestatal, que no comprende la falta de ligazón entre las dos capitales y lógicamente es y será prioritaria en todas sus propuestas. De esta tendencia se deben de aprovechar ciudades como Badajoz, Evora, Cáceres, Mérida, etc. Ocurrió con la línea de alta capacidad viaria y debe de ocurrir con el AVE.

También es importante destacar que entre los dos países existen importantes problemas de homogeneización territorial y administrativa, y enlazaríamos con el siguiente apartado. Las regiones españolas no encuentran entidades similares en las portuguesas, ya que las mismas son más bien gestoras de iniciativas económicas, generalmente europeas, que política-administrativas. Aparte de ello, tenemos la desigual continuidad territorial: Extremadura, con el Alentejo y Centro; el Alentejo con Extremadura y Andalucía; Centro con Extremadura y Castilla-León, etc. En niveles inferiores tenemos las Provincias y los Distritos. Estos últimos, en esta zona de la Península, son bastante más pequeños que las anteriores, y en España no existe una figura similar que podrían ser las macroáreas o macrocomarcas, pero estas son actualmente propuestas teóricas. También los Distritos tienen muy pocos Municipios: Castelo Branco (11), Portalegre (15), Evora (14) y Beja (14), e incluso del entorno como: Coimbra (17), Leiria (16), Guarda (14), Santarem (21), Lisboa (16), Setúbal (13), Faro (16), etc. En conjunto la Región del Alentejo tiene 43, que difícilmente se pueden comparar con los 382 de Extremadura (219 en la Provincia de Cáceres y 163 en la P. de Badajoz). Ese número, el de Alentejo, se asemeja más a las teóricas Comarcas españolas. De ahí el problema de trabajar en España con Comarcas, por ejemplo en Extremadura 24 (14 en Cáceres y 10 Badajoz), y en Portugal con agrupaciones de pocos municipios. Por último, el nivel inframunicipal en España está poco desarrollado, pero en la vecina nación es muy destacable con las Freguesías. Pero ello no impide que existan Municipios con poca población como Barrancos (1.863 hab.), aunque lo normal es que superen los 3.000 habitantes. Sin embargo en Extremadura, 314 municipios no superan esa cifra: 196 CC y 118 BA. Incluso un importante número ni siquiera los mil habitantes: CC 133, y BA 50. Quedando solamente 68 municipios por encima de 3.000 habitantes, 23 en Cáceres y 45 en Badajoz, cifras más cercanas a las administraciones locales portuguesas, principalmente en Cáceres. Todos estos aspectos nos indican la dificultad que existe para trabajar correctamente entre las diferentes administraciones de los dos Estados por la falta de homogenización..

3.-Regiones y Territorios implicados. Un Espacio visto desde Extremadura.

En los últimos años con los programas Interreg se han hecho y se harán importantes actuaciones, generalmente a nivel local, en zonas fronterizas con Portugal. En esta línea,

Extremadura, como otras regiones fronterizas, ha fomentado los intercambios con sus zonas homologas de Portugal. La mayor parte de la frontera es con el Alentejo, en los dos Distritos del Alto Alentejo (Portalegre) y Alentejo Central (Evora). Mínimamente tenemos correspondencia con el Bajo Alentejo (Beja) en la localidad de Barrancos, al Sur de Extremadura. Pero este planteamiento de trabajo conjunto entre Extremadura y Alentejo, se altera en parte cuanto casi un tercio de la frontera, en el Norte, pertenece a la Región Centro, o Beira Interior (Distrito de Portalegre). Este problema de compartir frontera con varias regiones, como hemos indicado, es un problema porque cada espacio tiene sus prioridades. Problema que existe en toda la zona de "raya" entre Portugal-España: Andalucía/ Algarve y Bajo Alentejo; Extremadura /Alentejo y Beira Interior; Castilla-León/ Beira y Douro-Tras-os-Montes. Solamente, sin reciprocidad, Galicia en España, y el Algarve en Portugal, tienen una región fronteriza. En ocasiones como mejora de los marcos territoriales administrativos se plantean propuestas a otros niveles como por ejemplo el Algarve y la Provincia de Huelva. Posiblemente la propuesta de realizar trabajos entre la Provincia de Badajoz y el Alentejo, o entre la Provincia de Cáceres y el Distrito de Castelo Branco, podría ser un avance, ya que solamente un municipio de Cáceres, Valencia de Alcántara, tiene frontera con el Alentejo, el resto totalmente o parte con Centro: 9-10. Y de Portugal solamente 3-4 del Alentejo con Cáceres, mientras 9-10 con Badajoz. Como hemos señalado, complejo panorama. Tampoco debemos de olvidar que en España las C. Autónomas han superado a las Provincias y el sistema regional es el principal, pero en Portugal el sistema de Distritos ha tenido una compleja superposición en las Regiones Europeas que en las mayoría de los casos son simple agrupaciones de distritos. De este modo nos encontramos con dos regiones fronterizas con Extremadura como son Centro y Alentejo, pero la primera de ellas tiene como centro urbano de referencia la ciudad de Coimbra. La cual se encuentra en otras dinámicas espaciales totalmente opuestas a las que aquí estamos analizando y como mucho sus prioridades estarían más próximas a Castilla-León, aunque dudamos de su posición de interior y creemos más su vertiente costera. Mientras el Alentejo es de las regiones más complejas territorialmente que existen. Por un lado, son espacios de interior con relación a la costera urbe de Lisboa y, por otro, tiene espacio costero a bastante distancia de su centralidad. Con este sistema es muy difícil coordinar planteamientos. Posiblemente deberíamos de ir a otro modelo como el de ciudades, comarcas o distritos y macroáreas de interior y fronterizas. Así tendríamos el Distrito de Castelo Branco y el Macroárea de Plasencia (Norte de Extremadura). El Distrito de Portalegre y el Macroárea de Cáceres, y el Distrito de Evora y el Macroárea de Badajoz.

Finalmente indicamos algunas las principales características de las regiones implicadas en la zona: -Región del Alentejo. 92.000 km² y sus escasos 550.000 habitantes. Los distritos en

que se dividen son Alto Alentejo, Alentejo Central, Baixo Alentejo, Alentejo Litoral. -Centro. Un territorio con el nombre tradicional de Beira y la ciudad de Coimbra como cabecera. La dinámica interior y litoral es muy acusada. Y el Distrito de Castelo Branco es un gran ejemplo de espacio de interior -Beria Interior-, que comparte con el Distrito de Guarda, más al Norte. Tiene unos dos millones de habitantes, con reparto similar entre la costa y el interior. Otros Distritos son Viseu, Aveiro, Leiria y Coimbra. -Extremadura. Supera el millón de habitantes para 41.600 km². Se divide en las provincias de Cáceres y Badajoz. -Región de Lisboa y del Valle del Tajo. La importante ciudad de Lisboa condiciona todo el territorio junto a las aguas del caudaloso río Tajo. Sus 12.000 Km² acogen una población de más de 3.300.000 habitantes Los distritos con que cuenta la región son Oeste, Península de Setúbal, Médio Tejo, Lezíria do Tejo y Grande Lisboa. -Castilla la Mancha. Este espacio se encuentra muy condicionado por la zona urbana de Madrid. La superficie de 79.200 km² indica que es una de las más grande de Europa. Se aproxima a los dos millones de habitantes. -Especial: C. A. de Madrid. Es un espacio singular, siempre enclavado en la antigua Castilla-La Nueva. Con superficie escasa, sus más de cinco millones de habitantes y su poder económico, político y social condicionan enormemente los espacios del interior de la P. Ibérica.

4.-La Importancia de las Ciudades.

Un estudio territorial debe de tener en cuenta parámetros más amplio para analizar con profundidad todos los elementos que son esenciales en las relaciones entre las principales urbes. Es cierto que a medida que avanza el tiempo el papel de las ciudades cada vez es más importante e incluso si se detienen las fuerzas de la emigración, asistimos a emigraciones internas de las áreas rurales a las zonas urbanas de cada marco territorial. Son los nuevos ejes del desarrollo de muchas regiones, aunque con nuevas líneas de crecimiento como el sector servicios. En nuestra zona de estudio tenemos un primer nivel que podríamos denominar como Peninsular, dentro de la Unión Europea, en el cual se incluyen las grandes urbes peninsulares: Lisboa, Oporto, Madrid, Sevilla, etc. Ellas generan notables dinámicas entre las mismas y otras zonas del territorio. Lógicamente las mismas deben de tener buenas comunicaciones y correcta distribución espacial. Por debajo tendríamos las Ciudades Medianas, las cuales superan o se aproximan a los 100.000 habitantes y tienen un importante área de influencia: Salamanca, Badajoz, Huelva. Leiría, Coimbra, Viseu, Cáceres o Setúbal. (Esta última es espacial porque para muchos autores se incluye en el área metropolitana de Lisboa). En general, estas grandes ciudades deben de tener buenas comunicaciones y generar áreas de influencia. Un tercer nivel tendríamos a una serie de ciudades en torno a los 50.000

habitantes como Mérida, Castelo Branco, Evora o Covilha. Pueden tener áreas de influencia, pero pueden estar matizadas por los otros grupos. No obstante deberían de tener buenas comunicaciones con los grupos anteriores y entre ellas. Por último, tendríamos el grupo de municipios que superan los 20.000 habitantes, que podríamos indicar como límite de ciudades: Beja, Plasencia, Almendralejo, Portalegre, Fundao, Elvas, Don Benito, Villanueva de la Serena u Odemira. (Situación territorial especial de esta última en relación al resto del área). Deben de estar en la red básica de comunicaciones con los anteriores grupos y entre ellas. Situación especial tienen otras localidades menores ya que generan importantes problemas de distorsión si se incluyen como ciudades, aunque en ocasiones en algunas comarcas pueden tener funciones urbanas destacadas como hospitales, grandes superficies, etc.

La ciudad fronteriza de Badajoz con 140.000 hab. es un eje urbano muy importante en su entorno. Destaca por su importancia socioeconómica y poblacional en la región extremeña y en un amplia zona de Portugal, pero no tiene centralidad política regional. Badajoz, es de las escasas ciudades fronterizas peninsulares. Tiene un área de influencia interno importante, pero debe de tener mayor importancia en relación al Atlántico y el área de Portugal. En el entorno cercano de la ciudad tenemos Campo Mayor (8.300), Arronches (3.300), Elvas (22.800) y Monforte (3.300) en Portalegre; Extremoz (15.250), Borba (7.600), Vila Vocosa (8.750) y Alondral (6.400) en Evora; mientras que en Extremadura las principales poblaciones serían: Montijo (15.500) Olivenza (10.000) o Mérida (51.000). Otras características de la ciudad serían: -Una de las principales ciudades del centro la P. Ibérica. -Ciudad más poblada entre Sevilla-Madrid-Lisboa. -Nueva centralidad económica regional. -Al Este, en Castilla-La Mancha, ciudades más pequeñas. Solamente Albacete y Badajoz estarían en un nivel similar. -Al Sur, enorme competencia con Sevilla. -Mejora de sus comunicaciones con el Norte de Portugal; - Escasa influencia en otras provincias cercanas, salvo Cáceres; -Necesidad de aprovechar la centralidad del futuro AVE ibérico en territorios de los dos países sin ese recurso; -Etc.

Del mismo modo que Badajoz, tenemos otra serie de ciudades que son frontera en esta zona de Portugal. Por un lado, Portalegre que es la más conocida al ser Capital de Distrito; mientras que Elvas es la genuina ciudad de frontera, que depende en gran medida de la centralidad e importancia de Badajoz. Entendemos que debe de estar unida a la misma en todas las propuestas. Pero sería a través de la colaboración y no de la imposición. Por otro lado tenemos las "Ciudades Paralelas a la Frontera" en las redes de comunicación IP2 y Vía de la Plata. En este apartado nos encontramos con ciudades como Castelo Branco que se encuentran muy cercana de la línea fronteriza, pero desgraciadamente sus comunicaciones o accesos a España son de bajo nivel lo que aleja nos posibilidades de implicación en la realidad regional extremeña. Posiblemente en el futuro, cambie esa dinámica con vías rápidas y deberíamos de

situar a la ciudad en otro nivel. El resto, son localidades situadas a cierta distancia de la frontera y generalmente en espacios centrales con áreas de influencia y escasa incidencia transfronteriza. En general, serían: -Plasencia. La Ciudad del Norte de Extremadura. -Covilha y Fundao. Las ciudades cercanas a la frontera, pero en otras dinámicas. -Cáceres, con aislamiento transfronterizo. -Evora. Capital de Distrito complejo. -Mérida. La capital de la región extremeña con excelente centralidad. -Almendralejo. Escasa incidencia fronteriza. -Beja. Capital de Distrito, más al Sur. -Zafra. En los límites de pequeña ciudad. En general, creemos que las ciudades de la zona de estudio deben de potenciar su papel transfronterizo y ser motores del desarrollo de los espacios que tienen de influencia.

5.-Las Comarcas Fronterizas. Luchar contra el olvido.

Existen una serie de elementos que son vitales en el análisis de un territorio complejo como el que presentamos. Algunos tienen implicaciones peninsulares, pero otros son de índole local. En ocasiones, cuando una zona está en crisis no sabemos que puede servir de revulsivo. La mejora de carreteras, o nuevas rutas pueden ser elementos importantes porque existe un notable desconocimiento de sus realidades fuera de cada región. En definitiva, diferentes factores que influyen en el desarrollo de este espacio. Una zona compleja de comarcas que en unos casos presentan importantes problemas de identidad, pero en otros tienen una gran tradición histórica. Incluso algunas, han pertenecido a otros Estados como Olivenza.

En Extremadura nos encontramos con algunas zonas que padecen importantes problemas de despoblamiento. Tienen enorme dependencia de las actividades agrícola, las cuales han sufrido unas importantes reconversiones. El problema del hundimiento poblacional puede incluso hacer desaparecer la identidad económica comarcal ante nuevos centros. Los programas europeos -LEADER y PRODER-, que afectan a toda la región, parece que pueden ser un revulsivo para las zonas. Los espacios, de Norte a Sur, fronterizos serían: -Sierra de Gata. -Valle del Alagón. -Tajo-Salor-Almonte. -Sierra de San Pedro-Los Baldíos. -Badajoz y su entorno. -Olivenza. -Jerez-Sierra Suroeste. Y en Portugal, como hemos indicado, la mayor parte de los municipios en zonas rurales actúan como una pequeña cabecera de comarca al tener numerosas entidades menores de población. Por ello es complejo su agrupación en comarcas, ya que la formarían pocas localidades, si utilizamos el modelo español. No obstante los programas europeos han sido una vía de agrupación o coordinación en algunas zonas y nos centraremos en los mismos como línea principal de trabajo. Tenemos programas europeos con implicaciones en todos los Distritos: 1.-Raia Centro-Sul (próximo, pero sin zona fronteriza) 2.-ADRACES. En la Beira Interior Sur, con cuatro Concelhos. 3.-ADER-AL. -Norte Alentejo-

Los forman 10 de los 15 Concejos del Distrito de Portalegre. 4.-MONTE-ACE. -Alentejo Central-. Los forman 10 Concejos del Distrito de Evora. 5.-Rota do Guadiana. En este programa la mayoría de los municipios son de Beja y solamente Mourao es de Evora.

Y como vienen siendo habitual en los trabajos entre los dos países tenemos problemas para hacer compatibles los dos lados de la frontera. Es muy difícil encontrar territorios homogéneos. No entendemos como algunos programas en Portugal son tan amplios, casi similares a los Distritos, cuando estos son mucho más pequeños que las Provincias españolas. Y lógicamente no pueden cooperar con las Provincias, mientras que con las Comarcas fronterizas tienen desajuste. No obstante si buscamos cierta similitud tendríamos: 1.-ADRACES tiene correspondencia en España con tres zonas: Sierra de Gata, Tajo-Salor-Almonte y Sierra de San Pedro-Los Baldíos. Sin embargo, no tiene continuidad con el Valle del Alagón, pero éste está muy próximo a la frontera y es su zona habitual de intercambio. Complejo Panorama. Las tres del Norte han desarrollado proyectos de cooperación. 2.-ADER-Al, tiene correspondencia mayoritaria con Sierra de San Pedro-Los Baldíos, pero también tenemos el enorme espacio rural del municipio de Badajoz, fuera de los programas europeos. En conjunto es una zona de posible trabajo entre las dos Comarcas fronterizas. Aunque creemos que el Sur, Elvas, debería de estar en otra línea con Badajoz. Posiblemente la zona debería de estar dividida en dos grupos, uno en torno a Elvas y otro a Portalegre. Uno trabajaría con Badajoz y su Comarca y otro con Sierra de San Pedro-Los Baldíos. 3.-Olivenza con el Alentejo Central, MONTE-ACE. Las comunicaciones no son habituales e importantes. Elvas y Badajoz tienden a capitalizar los flujos. Creemos que se debería de potenciar más la zona con intercambios, pero, aunque Olivenza tiene una importante frontera, en Portugal se dividen los programas en tres zonas, lo que complica los trabajos. 4.-Jerez-Sierra del Suroeste. La mayor parte de sus contactos son con zonas de Andalucía. Aunque el Municipio de Mourao tiene una extraña ubicación en los programas. En definitiva, creemos que con los programas europeos, LEADER y PRODER - España-, se ha perdido una importante oportunidad para desarrollar intercambios entre comarcas o zonas supramunicipales. Estos programas se han distribuido de forma compleja y confusa, y una mala distribución territorial impide trabajar en muchos campos. Por otra parte, al ser programas europeos sería muy interesante desarrollar programas LEADER internacionales, transfronterizos, en una zona homogénea de como podría ser Sierra S. Mamede/ Sierra de San Pedro. Sería un modelo del que sacaríamos propuestas y conclusiones de cara a la integración europea de espacios comarcales rurales.

6.-Carreteras y Comunicaciones. Conflictiva realidad interregional.

Entre España y Portugal existen numerosas actividades de cooperación transfronteriza en este campo. A nivel general, en el Convenio Marco Europeo sobre Cooperación Transfronteriza entre Comunidades o Autoridades Territoriales (1980, y Ratif. En 1989 por Portugal, y en 1990 por España), uno de los principales apartados es el Desarrollo Urbano Regional, y el siguiente el de Transportes y Comunicaciones, etc. Mientras que en los Convenios regionales, entre Extremadura y Alentejo (1992), estaría el primero el de Infraestructuras de Transportes y Comunicaciones; y entre Extremadura y Centro (1994) también aparece el primero el de Infraestructuras de Transportes y Comunicaciones. En definitiva, es un aspecto esencial, para un espacio que a lo largo de su historia ha padecido los problemas de las malas comunicaciones. Es cierto que en los últimos años ha cambiado la tendencia, pero todavía nos encontramos con problemas estructurales que a corto plazo tienen difícil solución. Como características destacables tendríamos: -Red Europea. En estos momentos es más un planteamiento simbólico que efectivo, ya que prevalecen las redes nacionales. No obstante en ocasiones rompe el modelo radial de España y Norte a Sur de Portugal, al potenciar otras dinámicas a nivel Peninsular. Las redes más importantes serían: E-90, Lisboa-Badajoz-Madrid-Zaragoza-Barcelona; E-1, Coruña-Oporto-Lisboa-Faro-Huelva-Sevilla; E-80, Coimbra-Salamanca-Valladolid-Burgos; Etc. Muchas de estas redes superan la frontera francesa en un mosaico de carreteras que complica aún más el panorama. Es curioso que la E-80 y la E-90 tienen similar tendencia solamente separadas por unos 200-250 kilómetros: Coimbra-Lisboa, Salamanca-Mérida, Burgos-Madrid. Y enlazadas de Norte-Sur por la E-1, E-803 y la E-5. - Autopistas de Peajes y Vías Gratuitas. Un Importante Problema Político. Mientras en Extremadura no existe un kilómetro de pago como en otras zonas de España, en Portugal su red de alta capacidad es de pago. Ello puede influir en los flujos principalmente por la Autovía de Plata en un futuro. La dinámicas pueden cambiar. -Estados y Redes no Peninsulares. Al desarrollar los trabajos territoriales, cada país tiene su modelo y desarrolla sus propuestas. Es un problema de difícil solución. -La Comunidades Autónomas y sus Prioridades. El panorama se complica al ser regiones fronterizas con incidencia internacional. -Autovías y Vías Rápidas. En la actualidad estamos asistiendo a un importante debate en el que la mayoría de las comarcas reclaman nuevas autovías, creemos que el modelo portugués de vías rápidas puede ser muy interesante para muchas zonas españolas. -AVE. El futuro del AVE en Extremadura pasa por su unión con Evora y Lisboa, junto a Talavera de la Reina y Madrid. Una oportunidad que no debemos de perder. La clave puede ser los plazos y los fondos europeos. - Comunicaciones y Espacios Naturales. En el Oeste de la Provincia de Cáceres en los últimos

años han sido declarados numerosos espacios naturales protegidos fronterizos. Aspecto que cambia y condiciona el planteamiento de muchos territorios. -Del Horizonte 2010 al 2020. Un nuevo cambio en los plazos de las actuaciones en infraestructura en España. Posiblemente, por la escasez de fondos, para algunas zonas puede ser clave. Para muchas vías de alta capacidad ha sido un retraso que esperemos que no tenga compleja solución.

Por último y a modo de resumen en las principales vías de Comunicación de la zona tenemos las siguientes consideraciones: -IP7. Madrid-Lisboa. Es el gran eje de Extremadura y del Alentejo. Necesidad de potenciación como gran distribuidor peninsular. -IP2 y la N-630. Dos recorridos paralelos en esta zona. Ejemplo de visiones históricas nacionales diferentes. -IP8. Uniría Beja con Sevilla por el Norte de Huelva, próxima al Sur de Extremadura. Es una ruta compleja porque ha sido eliminada del nuevo plan de carreteras español. Serían muy pocos kilómetros de vía rápida y muy importantes para otras vías secundarias de la zona. -IC13 y N-521. La Ciudad de Cáceres es punto de encuentro entre la Autovía de la Plata y la carretera nacional 521, que desde Trujillo, Autovía A-5, llega a Portalegre. Es una carretera propuesta de transformación. -IP6. Especial. Autovía Corredor del Tajo. Un eje muy importante para la zona de Castelo Branco. La Junta de Extremadura está desarrollando en España una Autovía entre Navalmoral de la Mata y Plasencia. La pretensión es continuar hacia Portugal y enlazar con la Autopista de Castelo Branco. En este caso, sería la prolongación natural del IP6 en España, hasta enlazar con la Autovía de Madrid-Lisboa. Además de ello, en Plasencia enlazaría con la Autovía de la Plata, y posibilitaría los flujos hacia Salamanca, gratuitos, y hacia Sevilla, gratuitos. En general, este enlace cuando finalice puede alterar los flujos Norte-Sur y los del Oeste peninsular, pero en la actualidad es una propuesta.

7.-Nuevas Tendencias, Perspectivas de Futuro y Potencialidades.

En estas líneas indicamos algunas de las nuevas posibilidades de actuación que se observan desde la región extremeña. Muchas de ellas están ya asumidas y es posible incrementarlas, mientras otras tienen complicado desarrollo. Las tendencias políticas, culturales o inercias económicas, etc., son algunos elementos esencial. También al analizar el espacio nos aparecen una serie de elementos diversos y complejos relacionados con dinámicas territoriales que es importante destacar. Sin olvidar que la problemática puede ser de carácter general, o problemas más concretos en la zona. Así tenemos:

A.-General: 1.-Lenta, pero constante integración. Es muy importante tener claro que el proceso debe de tener una lectura o tendencia positiva a medio y largo plazo. A corto plazo, los problemas internos de cada Estado, región, provincia, distrito, municipio, etc., pueden

atemperar las dinámicas, pero es necesario aprender de los errores. Y desterrar para siempre los postulados localistas y partir de tendencias transfronterizas. También es cierto que la frontera cultural debe de ir desapareciendo poco a poco, es posible mejorar las dinámicas, ya que se va eliminado el muro físico pero no nos debe de aparecer otro de cristal sobre los ciudadanos. 2.-Limitaciones al Desarrollo. Cuando nos referimos a espacios de frontera estamos analizando problemas de desarrollo. Territorios que no han sabido posicionarse o que han quedado al margen de los principales flujos. No es de recibo que en el siglo XXI para ir de Cáceres al Atlántico (Fátima, Coimbra, Oporto, etc.) tengamos que ir por Badajoz. Y posiblemente hemos perdido una oportunidad histórica con los Fondos Europeos, ya que es previsible que no recibamos los de Cohesión y se minimicen los de Desarrollo Regional. Unido a mayor número de regiones a repartir, e incluso debemos tener en cuenta si son Objetivo 1.

B.-Ciudades y Espacios Rurales: 1-Las Ciudades. Espacios de frontera y desarrollo. Es necesario articular el territorio de forma internacional. En la mayoría de las ocasiones se olvidan los planteamientos suprarregionales. Badajoz debe de tener muy en cuenta a Evora, Elvas y Portalegre; Cáceres, Portalegre y Castelo Branco deben de trabajar conjuntamente; lo mismo que Plasencia, etc. En definitiva, un nuevo planteamiento en el que las ciudades deben de ser ejes del desarrollo fronterizo. Posiblemente deberían de tener oficinas de cooperación y desarrollo fronterizo, junto con otras administraciones. 2.-Graves problemas de reconversión de las zonas rurales. El espacio principal de nuestro trabajo se encuentra en la actualidad en un importante proceso de cambio que parte de una situación histórica relacionada con la frontera (Ej: V. de Alcántara). También tenemos, por el contrario, un importante proceso de transformación del sector primario que afecta a todas las comarcas. Todas necesitan de importantes redes de comunicación para poder ser competitivas y acceder con cierta comodidad a los servicios que ofrecen las ciudades. También indicar que en la zona que nos encontramos tenemos numerosos grandes embalses que debería de haber tenido otro protagonismo en el desarrollo de las mismas. 3.-Potenciación Integral de los Centros Comarcales. Las comarcas son necesarias en los territorios, pero dentro de ellas es muy importante que determinados núcleos se mantengan estables e incrementen las posibilidades de prestar servicios a sus territorios. Algunos de esos centros serían: Valencia de Alcántara, Albuquerque, Olivenza, Jerez de los Caballeros, etc. Como ejemplo de ellos indicaremos a Valencia de Alcántara, que debería ser centro de comunicaciones con vías modernas hacia: Portugal, Cáceres y Badajoz; o en el Sur, Jerez de los Caballeros, si se convierte en cruce de dos redes transfronterizas: Evora, Mourao, y Beja, por Moura. 4.-Fomento de los Proyectos de Colaboración. La mayor parte de las comarcas fronterizas que hemos indicado disfrutaban de programas europeos de desarrollo rural. Sería muy importantes potenciar los intercambios y

desarrollar iniciativas de trabajo. Nos encontramos con muchas posibilidades: desde el campo de las principales poblaciones; desde el campo cultural; desde el campo de las ferias comerciales; desde los productos, con las denominaciones de origen; etc. Posiblemente sería muy adecuado destacar los ámbitos prioritarios de cada administración para mejorar las actuaciones en los niveles más locales.

C.-Comunicaciones: 1.-Potenciación de la Red Principal de Carreteras de Europa. Con la finalidad de eliminar las distorsiones nacionales y favorecer los intercambios. Es necesaria esta Red ya que los Estados generalmente tienen políticas nacionales; mientras que los aspectos internacionales pasan a un segundo término. Problemas que se deben de mejorar a nivel europeo. Ello no significa que la red actual, sus denominaciones, etc., no sean mejorables porque en muchas ocasiones producen notables desajustes a nivel espacial internacional que inciden en los tránsitos y en la mejora de las comunicaciones. 2.-Mejora Estructural de la Red de Carreteras. En el estudio que presentamos existen numerosas posibilidades de trabajo de cara al futuro. Algunas de las tendencias serían: -Cáceres-Portalegre (Vía Rápida, posterior Autovía). Estatal. -Plasencia-Castelo Branco (Autovía). Autonómica. -Cáceres-Castelo Branco. (Vía Rápida, posterior Autovía). -Cáceres-Badajoz (Vía Rápida, posterior Autovía). -Badajoz-Zafra-Córdoba-Granada (Vía Rápida, posterior Autovía). -Lisboa-Badajoz-Ciudad Real-Valencia. (Autovía). -Badajoz-Portalegre. (Vía Rápida). -Evora-Beja. (Vía Rápida), 80 km. - Evora-Portalegre (Autopista, 60 km. Vía Rápida). -Portalegre-AP6. Autopista. -Beja-Sevilla. (Autovía). -Beja-IP1. Autopista. -Zafra-Jabugo-Huelva (Vía Rápida). -Zafra-Huelva (Vía Rápida, posterior Autovía). -Zafra-Jerez-Reguencos-Evora (Vía Rápida). -Zafra-Beja (Vía Rápida). En definitiva, un importante reto en las comunicaciones por carretera que debería de potenciar lo mejor de cada zona como por ejemplo, la gratuidad en las vías rápidas españolas, el sistemas de itinerarios principales y secundarios de Portugal, la sintonía en la cooperación de las regiones fronterizas, etc. 3.-AVE y Solidaridad Territorial. Por el espacio que analizamos pasará, si no hay cambios de última hora, la línea del AVE, Madrid-Lisboa. Nosotros entendemos que el AVE debería de tener parada en las principales localidades. Mejoraría los accesos a las capitales, además de unir Lisboa y Madrid. Puede ser muy interesante en los recorridos a las capitales para otras localidades del entorno próximo, pero sin ferrocarril, como Coria, Almendralejo, Portalegre, Don Benito-Villanueva, o incluso para Zafra. También creemos, que la red del AVE propuesto debe de ser la base para nuevos tramos complementarios de ferrocarril y olvidarnos del antiguo trazado.

D.-Otros: 1.-El turismo, esencial del conocimiento transfronterizo. El turismo es una de las actividades más dinámicas que tenemos en la actualidad. Creemos que se debe de potenciar al máximo como elemento de integración. Muchas veces, los marcos administrativos son un

importante impedimento, pero debemos de trabajar con dinámicas constantes de mejora. Algunas de estas realidades serían: -Turismo de "Interior". -Renovación de los focos tradicionales de atracción: El ejemplo de Fátima. -Nuevos Eventos: De la Expo-98 (Lisboa) a Cáceres, Capital Cultural Europea en el 2016. -Etc. 2.-El factor cultural. El sencillo /complejo elemento. La posibilidad de poder emitir un canal de televisión en la región extremeña, al desarrollarse la televisión digital terrestre, podría ser una fácil aproximación a la barrera fronteriza de la lengua. El segundo idioma en la enseñanza puede ser una oportunidad de trabajo para muchos ciudadanos. No es complicada la barrera idiomática pero posiblemente es necesario un pequeño empuje inicial oficial. Muchos trabajos cualificados se necesitan a los dos lados de la frontera y se pierden muchas oportunidades. En campos como el turismo, comercio, etc., es necesario el idioma. El ejemplo mundial de integración iberoamericano nos puede servir de ejemplo a nuestra zona de trabajo (Tres idiomas: Castellano, Portugués e Inglés). 3.-La Posibilidad de potenciar una Euro-región. Especial. Cuando nos referimos a desarrollar una Eurorregión entre los dos países en esta zona, nos podemos encontrar con un problema más que un potencial. Necesitamos una centralidad, y un espacio complementario con coherencia y lógica territorial. Es complicado plantear un espacio entre los dos países. En la actualidad, Extremadura, con Castilla-La Mancha y Castilla-León, forman un espacio de interior en la Península Ibérica en España, donde se encuentra el gran centro de Madrid. Portugal es un gran espacio marítimo, pero los espacios de interior son secundarios y minoritarios, e incluso la única región de interior, Alentejo, tiene un notable espacio costero. Genéricamente se ha trabajado con zonas del interior del continente para desarrollar un espacio denominado la "dorsal continental", pero de escasa incidencia práctica. En resumen, compleja situación. Particularmente creemos que Extremadura debe de potenciar más su relaciones con Portugal, e incluirnos en un eje Atlántico. Creemos que partiendo del entorno de Madrid, donde podemos encontrar poco potencial, a nivel regional, al estar Castilla-León y Castilla-La Mancha más próximas. Posiblemente nosotros deberíamos de buscar en Lisboa y Sevilla la complementariedad. Posiblemente si entendemos al Centro y Sur Portugal como un enclave y Andalucía Occidental como otro, nuestra posición es excepcional. En resumen, estaríamos en una línea de Euro-región entre Lisboa y Valle del Tajo, Alentejo, Extremadura, Algarve y Andalucía Occidental, con centralidad en Extremadura, y en su capital económica, la Ciudad de Badajoz. Sería un modelo parecido al de la región de Aragón y la ciudad de Zaragoza, espacio de interior pero que busca la centralidad en relación a Madrid, Cataluña y al País Vasco. También creemos que si a nivel de regiones el proceso no funciona, deberíamos pasar al nivel municipal con Badajoz y sus posibilidades socioeconómicas a imitación de Albacete (Meseta-Mediterráneo) o la ciudad de Zaragoza (Valle del Ebro).

8.-Conclusiones.

En este artículo hemos analizado algunas de las tenencias y potencialidades en las que estamos trabajando desde la región extremeña para un mejor desarrollo de la misma, con implicaciones en otros territorios fronterizos. Han pasado algunos años de las políticas de desarrollo transfronterizo y creemos que es necesario dar un nuevo salto hacia adelante en la materia. La reciente aprobación del PEIT español es un gran reto. Creemos que los nuevos ejes de alta capacidad puede ser un importante estímulo económico para muchas zonas y necesita de su consecución, aunque las posibilidades de éxito de esta iniciativa están por ver al ser trabajos iniciales y de compleja finalización a corto y medio plazo. Del mismo modo criticamos que sigamos con postulados nacionales en materia de red de gran capacidad en un espacio peninsular, dentro de la Unión Europea. Por otra parte es lógico suponer que territorios que en el pasado han estado fuera de los lugares de importancia económica encuentren con interés la idea de ser centros de importantes iniciativas y que esa posición geográfica en vez de ser un inconveniente se transforma en un importante motivo de crecimiento y desarrollo, y actúe como locomotoras del crecimiento regional y de integración con Portugal. En definitiva, un panorama complejo que hemos presentado en estas Jornadas Ibéricas de Geografía, con implicaciones en el campo del desarrollo, ya que para algunas zonas, tanto de Extremadura como de las otras regiones, la iniciativa de eliminar la frontera es prioritaria, sin olvidar que muchos de estos territorios durante siglos han tenido notables problemas de articulación y comunicación espacial, junto a dinámicas socioeconómicas complejas con zonas relativamente cercanas, etc., sin olvidar que estamos en algunas de las comarcas más deprimidas del Sur de la Unión Europea, con necesidad de nuevos alicientes.

-Bibliografía.

-Barrado, D. (2001): Ordenación territorial y desarrollo turístico. Posibilidades, modelos y esquemas de ordenación territorial del turismo en la España de la autonomías. En Estudios Turísticos. Nº149. IET. Madrid. pp. 3-22.

-Becerra Benítez, F. y Villalba Cabello, F. (2004): La A-92 y el desarrollo de Andalucía. En Competitividad regional en la UE ampliada. XXIX Región de Estudios Regionales. AEER. Santander.

-Brunet Estarellas, P. J. (2004): Desarrollo sostenible y transporte. En Geografía para una Sociedad Global: diversidad, identidad y exclusión social. AGE. Barcelona.

- Campesino Fernández, A. J. (1997): Alentejo-Extremadura: ciudades y ordenación del territorio. En Boletín de la AGE. Nº 25. pp 67-82.
- Comisión Europea. (1999): Estrategia Territorial Europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible de la UE. Luxemburgo.
- Cuadrado Roura J. R. et al. (1999): Disparidades regionales y convergencia en España (1980-1995). En Revista de Estudios Regionales. Nº 55. pp 109-137.
- García González, L. (2004): Los Grandes Ejes Territoriales Turísticos Peninsulares. La Dificultad de Planificar, Articular y Consolidar Productos Turísticos Espaciales. El Ejemplo de la Vía de la Plata. En Cuadernos Geográficos. N º 34. UG. Granada.
- Hoyle, B., Knowles, R. (1998): Modern Transport Geography. Chichester. UK. J. Wiley & Sons.
- Junta de Castilla y León (1999): II Congreso Ibérico de Urbanismo. Ordenación Territorial Transfronteriza. Valladolid.
- Junta de Extremadura (1999): El Sistema de Ciudades de Extremadura. Badajoz.
- Junta de Extremadura (2001): Estudio Territorial de Extremadura. II. Mérida.
- Pujadas, R. y Font, J. (1998): Ordenación y plan. territorial. Síntesis. Madrid.
- Mora, J., Pimienta, M, y García, S . (2005): La Iniciativa comunitaria INTERREG III en España. Boletín de la AGE. N º 39. Madrid.
- Varios. (1997): Cambios Regionales a finales del Siglo XX. AGE. Salamanca.