

TERRITORIO, SITIO, FRONTERA. ADAPTACIÓN, TRAZADO Y ESTRUCTURAS EN LA RAYA ESPAÑOLA.

ANTONIO-JOSÉ CAMPESINO FERNÁNDEZ
Catedrático de Geografía Urbana y Regional
Universidad de Extremadura. Cáceres. España
Académico Correspondiente de la
Academia Nacional de Belas-Artes de Portugal
Vicepresidente del ICOMOS-España

1. Cultura del paisaje. El patrimonio territorial.

Para la incultura económica de la planificación desarrollista, Territorio y Naturaleza fueron conceptos pasivos, sinónimos de reservas disponibles para la explotación productiva de recursos primarios y para la expansión física de la ciudad, explicable, porque la teoría liberal de la renta del suelo y sus conceptos asociados de crecimiento acumulativo y plusvalías especulativas sólo son concebibles en un universo abstracto en el que la diversidad territorial haya sido depurada de su heterogeneidad y complejidad.

En connivencia con la economía, la urbanística moderna también ha sido adversaria declarada del universo territorial diferenciado, complejo, vivo y diverso. El territorio no ha merecido en la legislación del suelo, ni en el planeamiento, ni en la práctica urbanística más que consideraciones negativas y marginales. La teoría y práctica urbanísticas de los cinco últimos decenios abonaron tal consideración **dependiente** del territorio como espacio periférico de reserva urbanizable, consumible por las necesidades del crecimiento urbano, cualitativamente negativo, como espacio no urbanizable, o simple reliquia arqueológica a conservar.

Gran parte de los fracasos de la planificación (urbanística y territorial) se han debido a la ignorancia cultural y al desprecio tecnocrático del territorio, de sus tendencias reales, de las relaciones de fuerza, de los intereses en conflicto, de los recursos movilizables, de la capacidad de intervención de los agentes económicos, de la multiplicidad de competencias dispersas en el marasmo interadministrativo y de la complejidad legislativa. Tales interpretaciones han impedido abordar la inter-

pretación del territorio como **patrimonio**, desde una óptica teórico-metodológica similar a la utilizada en el marco urbano con los conjuntos monumentales declarados, condicionando las posibilidades de preservación activa y rehabilitación integrada.

Tras la crisis del modelo industrial y presunta crisis del modelo urbano, difícilmente podrá entenderse el desarrollo sin la obligada relación dialéctica entre ciudad y territorio, de sostenibilidad con el entorno ambiental en el que se insertan. Los geógrafos entendemos el **paisaje integrado** como combinación dinámica e inestable de elementos físicos, biológicos y antrópicos sobre una cierta porción del territorio, que, interactuando dialécticamente, hacen del medio un conjunto único e indisoluble en continua evolución (Georges Bertrand). Resulta impropio deslindar conceptos tales como paisaje natural y cultural, ya que todos los paisajes son culturales, con distintos escalas y grados de humanización, hasta alcanzar su máximo exponente en los paisajes urbanos.

Todo proceso de humanización del territorio conlleva una **organización** acomodada al medio, a las técnicas y a las necesidades materiales de cada sociedad, que se traduce en un **paisaje construido**, en el que a la vertiente medioambiental o ecológica se une la dimensión histórica de la construcción del propio territorio, por cada grupo social que emplea soluciones propias de uso y ordenación de los recursos. Se convierte así en una fuente histórica para las lecturas de las sociedades del pasado, de forma que la recuperación de los paisajes es un objetivo político de actualidad, de cara a su reutilización multifuncional sostenible.

Las reivindicaciones del paisaje como **patrimonio**, como **producto histórico**, como **arquitectura**, como **arqueología** suponen nuevos enfoques enriquecedores a la consideración del territorio como pieza esencial en el proceso evolutivo, del patrimonio que es preciso gestionar. Este paso decisivo permite avanzar en la formulación arquitectónica y urbanística, por cuanto el patrimonio no es únicamente el edificado, al trasladarse el concepto de construcción al territorio, más allá del edificio, lo que algunos profesionales del urbanismo consideran como **arquitectura del territorio** (Portas, 1983). Es momento de valorar el territorio como complejo de superposiciones, de componentes funcionales reconvertidos, legado de sociedades precedentes, en suma, patrimonio heredado y recurso cultural.

Resulta obligada una reflexión y debate críticos sobre la **Cultura del Territorio** por parte de aquellas disciplinas científicas que, como la Geografía, atesoran una dilatada experiencia en su investigación, para adoptar posicionamientos radicales sobre la incultura del territorio (humanización, organización, señas de identidad, herencias patrimoniales, potencialidades y fragilidades de sus recursos

endógenos humanos y económicos), sobre los modelos de ordenación, usos compatibles, impactos ambientales, grados de protección paisajística, revitalización integrada y simbiosis dialéctica entre territorio y ciudad, invirtiendo el proceso de dependencia que ha conformado el papel del territorio como negativo fotográfico en el proceso de urbanización.

La conciencia del territorio en los profesionales del planeamiento urbano y de la planificación territorial es una condición básica para abordar la nueva cultura territorial de protección, rehabilitación y revitalización. Reivindicamos para el territorio una defensa similar a la aplicada desde los años sesenta a los centros históricos (territorios construidos). Una planificación territorial, integrada y sostenible, debe sopesar el papel que cada elemento juega en el conjunto general, por lo que el grado de protección y la estrategia de revitalización han de ser especificadas.

Jamás se podrá entender el verdadero significado de los respectivos bienes culturales sin comprender el significado del entorno en el que se integran. El paso de la valoración del monumento urbano aislado al conjunto, de la conservación a ultranza a la preservación activa, deberían ser etapas asumidas también en la ordenación del territorio, con una valoración integrada desde el inicio, que no descontextualice los elementos singulares del resto del modelo territorial en el que se insertan y que les confiere su razón de ser.

2. La Raia/Raya Ibérica. elementos articuladores.

La raia/frontera entre Portugal y España, la más antigua (Tratado de Tordesillas, 1297), dilatada (1.234 km lineales y 89.500 km² de superficie), aunque la menos humanizada (5 millones de habitantes) de las fronteras comunitarias, fue concebida históricamente bajo postulados de “trinchera” militarizada, barrera y obstáculo a los intercambios (sociales, culturales y comerciales), tierra yerma y progresivamente despoblada y sinónimo de estrangulamiento y subdesarrollo (Pintado y Barrenechea, 1972), que hoy alcanza sombríos techos cuantitativos y cualitativos en la ultraperiferia comunitaria.

Empecinamiento humano, pues, el de rayar el territorio, para mantener “*a raya*” a los habitantes fronterizos, entretenidos en la defensa de los límites patrios, a costa de la desertización física, humana, económica y ambiental de una franja de territorio extensa e incomunicada por la selectividad de la red viaria y de los pasos fronterizos. Además, desde la perspectiva portuguesa, la frontera ibérica es a su vez la frontera con Europa, canalizándose a través de ella la mayor parte de los

flujos de mercancías y personas, lo que otorga a las infraestructuras de comunicaciones un papel fundamental que sobrepasa considerablemente la simple incidencia estatal o regional.

En la construcción de la Unión Europea, las fronteras administrativas que no políticas -por cuanto éstas permanecen como límites geográficos de soberanía, seguridad, símbolo de identidad nacional y de la memoria colectiva- no desaparecen de un plumazo, porque tras ellas se esconde una pluralidad de “*nuevas fronteras*” (lingüísticas, socioculturales, administrativas, competenciales, legislativas, técnicas, laborales, salariales, sindicales, fiscales, de concurrencia mercantil, hasta horarias...), que han de superarse para transformar la divergencia en convergencia, el desequilibrio dominante/dominado en igual de oportunidades y las áreas de conflicto en áreas de intereses mutuos.

La supresión de la frontera administrativa y la precipitada integración comunitaria por decreto -para **ser europeos** a cualquier precio-, han evidenciado con más fuerza los problemas latentes en la trastienda ultraperiférica de ambos países, interrogándose algunos expertos si esa apertura no fue extemporánea y si no debió esperar a una mayor consolidación de la reestructuración productiva, de las infraestructuras básicas y del sistema urbano (Gaspar, 1996). Ello impone investigar con detalle los efectos negativos que la desaparición de la frontera física está causando sobre la organización histórica del territorio, de las relaciones económicas (propiedades agrícolas, economía de frontera, movimientos comerciales clandestinos) y sociales (relaciones de parentesco) que gravitaron sobre aquella “*frontera que nos unía*” (AA.VV, 1993), hoy modificados -cuando no aniquilados- por la permeabilidad de las infraestructuras, las nuevas áreas de influencia de las grandes superficies comerciales y la reorientación de los flujos e intercambios.

Sin embargo los “tempus” de las estrategias políticas y de la investigación y prácticas profesionales siguen siendo contrapuestos. El redescubrimiento hace una década de las regiones de raya ibérica como las más subdesarrolladas de la Europa comunitaria, -tras centurias de mantener “tornadas as costas” de la incomprensión mutua que, como no fuimos capaces de erradicar, tuvieron que imponernos el “amor por decreto” desde la Europa “civilizada”-, se tradujo en un hermanamiento político repentino y en una avalancha de propósitos redencionistas al dulce arrullo del reparto de los fondos estructurales y de las inversiones contenidas en los Programas Operativos INTERREG.

2.1. Apuntes conceptuales.

Resulta prioritario entender la lógica de la organización del territorio, como paso previo a su ordenación y gestión, porque únicamente existirá territorio gobernado cuando haya sido previamente articulado bajo los fundamentos de **región funcional**, sustentada en criterios de accesibilidad, jerarquía urbana, centralidad, polarizaciones y áreas de influencia. El desconocimiento de las dinámicas y lógicas funcionales, absolutamente básicas para la ordenación del territorio, justifica la existencia de líneas departamentales de investigación en las universidades fronterizas, equipos especializados en planificación regional y planeamiento urbano, centros rayanos de estudios y talleres de trabajo interdisciplinarios aplicados a desvelar la compleja articulación del territorio fronterizo y a fundamentar prácticas de cooperación transfronteriza. Como atestigua la completa base bibliográfica que aportamos, en permanente actualización, pese al amplio camino recorrido durante los dos últimos decenios, casi todo está por hacer, razón de nuestro compromiso universitario con el subdesarrollo transfronterizo.

En contrapartida, no tenemos que recurrir a la arqueología territorial, ni a la museística fosilizada para la lectura de nuestras propias señas ibéricas de identidad cultural, fraguadas a partir de los estratificación y asimilación de civilizaciones importadas por ambos países desde los cinco continentes (Ribeiro, 1980) sobre la encrucijada paisajística atlántico-mediterránea más rica de Occidente.

La frontera ibérica no es una línea administrativa visible o invisible, húmeda o seca, que a modo de pantalla en fondo de saco bloquea relaciones e intercambios recíprocos, ni una banda simétrica de laboratorio entre la IP2 y la N-630, que se fija arbitrariamente desde Bruselas por razones de inserción de sus Programas Operativos. Es una franja territorial histórica, elástica y dotada de área de influencia mutable (efecto frontera), complementada con varias rayas paralelas y perpendiculares a la línea primate y definida por los ejes viarios de relación que vertebran y condicionan el sistema de asentamientos poblacionales, las actividades y los flujos socioeconómicos. De forma que es preciso distinguir de forma nítida entre frontera (raya o línea administrativa de separación de dos Estados soberanos) y zona fronteriza que, carente de contenido jurídico y político, aparece dotada de connotaciones geográficas de gran importancia (Petrus, 1985).

Los profesionales del territorio y del urbanismo, sensibles a los problemas de límites y escalas, somos conscientes de que cualquier proceso planificador exige la previa justificación científica del perímetro de actuación sobre cartografía y planimetría, fundamentada en investigaciones de larga duración. Ante del desconocimiento del efecto frontera por falta de investigación ponderada, decisiones políticas de los Programas Operativos INTERREG I y II han inventado sus límites,

estirándolos y encogiéndolos a conveniencia, lo que se traduce en tensiones y disfuncionalidades para concelhos y municipios, porque ni son todos los que están, ni están todos los que son.

La centralidad jerarquizada de los núcleos urbanos y la distribución taxonómica de los restantes asentamientos fronterizos, su estratificación e interdependencia, según la importancia relativa de las funciones centrales, la densidad de la red viaria y el grado de conectividad definen las capacidades de polarización de flujos visibles (personales, de producción, distribución y consumo) e invisibles (telemáticos) sobre sus entornos inmediatos y mediatos, cuya intensidad, densidad y direcciones de difusión por el espacio regional configuran los umbrales y alcances de sus respectivas áreas de influencia (Campesino, 1994).

2.2. Elementos articuladores: caminos y cuencas fluviales.

Redes camineras y cuencas fluviales conforman los soportes básicos de la organización del territorio transfronterizo, de la articulación de los asentamientos poblacionales y de los flujos circulatorios a través de los contados pasillos trasversales

Desde sus orígenes romanos, anteriores a la existencia de límites fronterizos, el diseño planificado de la trama arterial fijó la ubicación de los primeros asentamientos urbanos, garantizando la rápida movilidad para la explotación de los recursos y el control militar del territorio. Calzadas, puentes y restantes infraestructuras del occidente peninsular, todavía en uso, constituyen los grandes soportes de comunicación del Imperio para mantener el flujo direccional norte-sur y oeste-este, corroborando la perfecta conjugación de ingeniería y arquitectura del territorio al servicio de la colonización.

Su máximo exponente a este lado de la frontera es la **Vía de la Plata** (Roldán, 1971), con un recorrido originario entre Mérida y Astorga, doblada junto a la frontera extremeña por el itinerario Badajoz, Alburquerque, Alcántara, Gata, Ciudad Rodrigo, mientras la réplica del oeste, -la futura Estrada á Coimbra-, jugaría un papel estructurador fundamental del territorio portugués por la conexión de los valles trasversales del Minho, Douro, Tejo y Guadiana-, partía de La Coruña por Padrón, Braga, Porto, Coimbra, Lisboa, Évora, Beja y Huelva. Tales ejes rectores meridianos se encontraban conectados por pasillos trasversales a favor de fáciles caminos montañosos, valles fluviales del Tajo (Lisboa-Santarém-Cáceres) y Guadiana (Alcácer do Sal-Évora-Mérida) y plataformas meseteñas.

En Portugal, el IP2 es el principal eje estructurante meridiano inter-regional fronterizo, desde Macedo de Cavaleiros en el Norte Interior hasta Ourique en el Algarve, que en fase de conversión en autovía asegurará el enlace entre los centros urbanos más importantes y la conectividad de los ejes ruterios principales con los ejes transversales y pasos fronterizos del presente.

Para la definición efectiva de la frontera ibérica, la raya divisoria se trazó sobre accidentes naturales, básicamente fluviales, algunos de fácil vadeo (Guadiana) y otros prácticamente inaccesibles por las fragosidades de sus profundas gargantas e importantes caudales (Arribes del Duero), lo que obligaba a su tránsito por barcas o balsas a partir de sus correspondientes embarcaderos (La Fregeneda - Duero-; Alcoutim -Guadiana-). Otra forma de cruce eran los vados provocados por los depósitos aluviales, generados por las presas construidas para proporcionar energía a los molinos (Cabo, 1996).

La fijación de la frontera medieval entre Portugal y Castilla con sentido meridiano, aprovechará los tramos en que los ríos de la cuenca atlántica (Duero, Tajo y Guadiana) se giran hasta aproximarse al flujo norte-sur. Antiguas rutas de penetración musulmana, caminos de repoblación y de peregrinación jacobea (Torres; Pérez; Lois, 1993), constituyen soportes básicos en las relaciones urbanas medievales. La Mesta, con su nueva estrategia monoprodutiva de explotación ganadera del territorio, reaprovecha la red de infraestructuras romanas que completa mediante la nueva trama de vías pecuarias (cañadas, cordeles, veredas, coladas, galianas...), estrechamente relacionadas con el agua corriente y estanca (charcas y abrevaderos), decisiva para la autarquía de los pastaderos. Economía de frontera que adquiere su verdadera dimensión mercantilista cuando las coyunturas pacíficas auspicien los intercambios en ferias y mercados.

De ahí, la marcada coincidencia y solapamiento entre rutas naturales, calzadas romanas, caminos medievales, itinerarios de postas, carreteras y tendidos ferroviarios que reutilizan la lógica territorial de las redes viarias preexistentes, por su gran sentido de acomodación a los condicionantes del medio. Aaí lo corroboran con anterioridad a 1850 las numerosas descripciones de itinerarios de la red caminera española (Villuga -1546-, Meneses -1576-, Cotogno -1608-, Miselli - 1684-Fonton -1705-, Campomanes -1761-, Tomás López -1767-, Brión -1774-, Espinalt -1794-, Santiago López -1828- y Cabanes -1830-), que permiten conocer con precisión las conexiones y desconexiones transfronterizas en el sector de estudio. La duplicidad de caminos paralelos a ambos lados de la raya seca o húmeda es constatable, así como la existencia de un mayor número de pasos. Este sistema viario condiciona el entramado territorial fronterizo como factor decisivo y determinante de

su configuración, de sus vacíos poblacionales y de los flujos generados en el espacio de referencia.

Las primeras tentativas contemporáneas de ordenación territorial transfronteriza entre ambos países se sustentan a finales del XVIII con la mejora e intento de construcción de carreteras modernas de rodadura que sustituyeran a los viejos caminos de herradura y puentes, procesos que las guerras napoleónicas se encargarían de destrozar de nuevo, postergando su recuperación durante décadas. El *Map of the Roads de Portugal de Arrowsmith (1811)* resulta expresivo de la centralidad de las comunicaciones por carretera de la época y la fuerte dependencia alentejana de asentamientos como Portalegre, Estremoz y Évora. *Guías de Caminos de la Península Ibérica* como las de Santiago López (1828) y Cabanes (1830) evidencian de qué forma el sistema viario condiciona el entramado territorial fronterizo, como factor decisivo y determinante de su configuración, de los flujos de intercambios entre asentamientos y de los vacíos poblacionales, manteniéndose sin alteraciones hasta que a mediados del XIX se define el modelo radial arborescente de red de carreteras españolas con centro en Madrid (Madrado, 1984). En el último cuarto de siglo hace su aparición el ferrocarril. La larga serie de despropósitos en materia de política ferroviaria hispano-lusa (Sevilla-Lisboa) parecen concretarse en la línea del Guadiana (Madrid-Lisboa por Elvas -1865-) (Alegria, 1991), que es abandonada por la definitiva línea del Tajo (Madrid-Lisboa por Valencia de Alcántara -1881-) (Lizana, 1992). En las primeras décadas del XX, la red viaria transfronteriza puede seguirse a través de la *Carta Chorográfica dos Limites de Fronteira*, a escala 1:50.000, publicada por el Instituto Geografico e Cadastral (Cabo, 1996).

De todos los factores geográficos condicionantes del poblamiento, resulta indiscutible el protagonismo histórico del agua, como elemento básico de poblamiento urbano, y de las redes hidrográficas en el proceso de organización del territorio fronterizo. Así lo atestiguan los sistemas de asentamientos implantados en las terrazas fluviales, protegidos por el foso natural de la lámina de agua, cuyo vadeo a través del puente era controlado militar y fiscalmente desde el castillo, preservando las vegas ribereñas para la producción agropecuaria, sirviéndose del agua corriente para la focalización de usos menestrales y el valle para la canalización circulatoria del tráfico fluvial y terrestre de carretera y, más tarde, ferroviario.

Las cinco cuencas hidrográficas (Miño, Limia, Duero, Tajo y Guadiana) constituyen los elementos físicos más estructurantes del territorio transfronterizo, ya que en conjunto dibujan una frontera fluvial de 380 km de longitud, sin contar los cursos fluviales secundarios. Las cuencas del Miño, Tajo y Guadiana son cuencas muy reguladas con más de cincuenta embalses de gran capacidad hidroeléctrica

y de regadío, siendo navegables Duero y Tajo por todo su recorrido portugués desde la desembocadura hasta la frontera, mientras el Guadiana sólo lo permite hasta Mértola.

Grandes ríos internacionales como Duero, Tajo y Guadiana que han marcado profundamente la personalidad ibérica. De los 1.009 km de recorrido peninsular del Tajo, 226 km corresponden a tierras portuguesas, sirviendo de frontera durante 49 km, mientras que de los 801 km del Guadiana, 150 km pertenecen al tramo portugués y, de ellos, 110 km marcan el límite fronterizo. Mientras la cuenca del Tajo se avena a partir de las importantes aportaciones pluvionivales del sistema Central, como demuestra su caudal medio de 480 m³/seg. en Alcántara, el Guadiana depende de su cuenca plana, permeable y sin cabeceras montañosas, que reducen su caudal a 78,8 m³/seg., en la estación de aforo de Puente de Palmas (Badajoz), con marcada irregularidad interanual, reconocida en la literatura histórica por sus brutales avenidas y estiajes. En lechos fluviales encajados, las mayores crecidas hacen subir el nivel de las aguas en pocas horas a decenas de metros de altura. A título de ejemplo, se computan las mayores crecidas en los meses de febrero-marzo con valores máximos de 14.160 m³/seg. en el Tajo (1979) y 8.000 m³/seg. en el Guadiana (1974), que elevaron a 28 m la altura de las aguas en Mértola. Por el contrario, los estiajes estivales con caudales mínimos absolutos de 1 m³/seg. en el Tajo y de 0,2 m³/seg. en el Guadiana (1945) permiten el vadeo a pie entre Juromenha y Villarreal de Olivenza.

Se comprende la lucha histórica por corregir tales desajustes mediante la política de regulación hidráulica de embalses, generando aprovechamientos hidroeléctricos de gran capacidad (Tajo) y procesos de transformaciones en regadío, capaces de polarizar fuertes concentraciones humanas y económicas (Guadiana). El complejo hidráulico formado por los embalses de este río constituye un gran lago lineal y sinuoso de más de 100 km de longitud, con macropresas como la de La Serena y minipresas como la del embalse de Piedra Aguda en la ribera de Olivenza.

La política hidráulica ibérica es una asignatura pendiente más, particularmente compleja en tiempos de crisis de recursos hídricos, que han de ser necesariamente compartidos por tratarse de ríos internacionales (Gil, 1996). Las presas españolas retienen caudales o los sueltan en momentos de avenidas generando problemas y dependencia de Portugal de las decisiones políticas españolas, nacionales y autonómicas (Moreira, 1996). El contencioso del barragem de Alqueva, sobre el Guadiana, es prueba evidente de la ausencia de planificación conjunta de un bien estratégico como es el agua.

3. Trazado y paisajes culturales.

La raya ibérica atraviesa las unidades de paisaje más representativas del occidente peninsular con grandes diferencias morfológicas y climáticas en su discurso N.-S. Sigue cursos de agua, elementos fundamentales para la fijación de límites políticos (barrera húmeda o seca), atraviesa grandes valles, macizos montañosos y extensiones mesetarias de dominancia Este-Oeste, de forma que las unidades geográficas españolas penetran en territorio portugués ensamblando fuertemente el solar ibérico (Ribeiro, 1987). En sus extremos septentrional y meridional esta estructura transversal dominante se torna longitudinal, favoreciendo la permeabilidad a través de los valles fluviales del Bajo Miño y del Bajo Guadiana.

3.1. Caracterización regional y paisajes de la frontera ibérica.

El ámbito territorial hispano-luso de influencia transfronteriza comprende una serie de unidades morfológico-ambientales, perfectamente identificables, adscritas a grandes áreas de paisaje, pertenecientes a las regiones españolas de Galicia, Castilla y León, Extremadura y Andalucía- a las se adscriben siete provincias españolas fronterizas (Pontevedra, Orense, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz y Huelva), y a las regiones portuguesas vecinas de -Entre Douro e Minho; Trás-os-Montes, Douro; Beira Interior (Norte y Sul); Alentejo (Alto, Central y Baixo) y Algarve, con diez distritos portugueses fronterizos (Viana do Castelo, Braga, Vila Real, Bragança, Guarda, Castelo Branco, Portalegre, Évora, Beja y Faro). Los estudios previos del Programa Operativo Interreg II subdividieron la línea de frontera en seis tramos: raya miñota/gallega; raya de Trás-os-Montes/Zamora; raya de Beira Interior/Salamanca/Cáceres; raya de Alentejo/Badajoz y raya de Algarve/Huelva (López, 1996).

Tales diferencias paisajísticas contienen marcados elementos de diversidad cultural, perfectamente identificables por efectos del aislamiento secular y la falta de relaciones con el exterior que refuerzan sus arcaísmos (Gaspar, 1993). Pretendemos apuntar brevemente en cada una de ellas los elementos básicos de articulación territorial.

A) Alto-Minho/Norte-Galicia.

El territorio portugués del Alto-Minho/Norte ocupa una superficie de 2.815 km², colindante con las provincias gallegas de Orense y Pontevedra con una población de 316.769 habitantes en 1991 (Cadima, 1996). Comprende la “raya se-

ca”, la frontera natural de las sierras de Leboeiro, Xurés y Larouco y la “raya húmeda”, del Miño. Esta frontera fluvial se divide en tres tramos: desde la desembocadura hasta el puente internacional de Tuy, desde ahí hasta Monção y desde esta última población hasta la confluencia de los ríos Miño y Barxas (Souto; Salom; Méndez; López; Delios, 1997). Presenta un relieve bastante diversificado avenado por una densa red hidrográfica (Miño-Lima), con importantes potencialidades hidroeléctricas.

La frontera miñota ha sido históricamente un territorio de características geográficas, culturales y lingüísticas comunes que facilitaron la permeabilidad y los intercambios al tratarse de espacios altamente humanizados con elevadas densidades de población, potencialidades económicas y diversidad funcional: sector primario de agricultura intensiva y fuerte arraigo campesino, actividad pesquera, industrial (madera, textil, agroalimentaria) y portuaria, comercio e intercambios productivos, a los que se unen los nuevos usos turísticos (Lois, 1997). Ello explica que sea el sector fronterizo pionero en las prácticas de cooperación económica privada y política transfronteriza de integración transnacional con el mayor dinamismo económico de la frontera ibérica.

El Eje Atlántico (Lisboa-Porto-Vigo-La Coruña) es el principal viario estructurante de la frontera (autopista, puente internacional y eje ferroviario), entre los centros duales de Valença do Minho/Tuy (González; Lois, 1996), generando un contrastado dinamismo comercial. Del lado portugués precisa de mejora y creación de infraestructuras viarias que presentan insuficiencias notorias. Como eje complementario de interior en la raya Norte destaca el de Porto-Vila Real-Chaves/Verín-Orense-Benavente, que potenciará notablemente los flujos e intercambios con la Galicia interior y La Meseta cuando se encuentre ultimada la autovía en construcción de Rías Bajas (actual N-525). Completa el sistema de transportes el ferrocarril Oporto-Viana do Castelo -Valença do Minho -Tuy - La Coruña.

Los intensos procesos de litoralización atlántica han favorecido los fenómenos de concentración urbana en torno a las áreas metropolitanas de Vigo-Pontevedra y Porto-Braga, que propician un eje de desarrollo fuertemente urbanizado (Eje Atlántico), identificable a escala comunitaria con el más dinámico del Arco Atlántico. La creación de la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal y la Asociación de Ciudades del Eje Atlántico (1992) que aglutina las 31 ciudades de mayor rango de ambos territorios, favorecen la cooperación transfronteriza institucionalizada (Pardellas, 1996). Del lado portugués, junto a Porto/Braga están representadas pequeñas ciudades como Viana do Castelo, Valença do Minho, Vila Real y Chaves, mientras que del español, destaca Vigo, Villagarcía de Arosa, Re-

dondela, Marín, Cangas, La Estrada, Vilanova de Arosa, Moaña, Lalín, Tuy, Porriño, Bueu, La Guardia, Poio, Puenteareas, El Grove, Sanxenjo y Cambados en la provincia de Pontevedra, y Carballino, Verín, El Barco y Ginzo de Limia en la de Orense.

B) AltoTrás-os-Montes/Douro-Zamora.

El maestro de geógrafos ibéricos, Orlando Ribeiro al referirse a este sector manifestó que la dificultad de relaciones entre ambas partes de este complicado territorio transfronterizo evidenciaba un ejemplo de “*perfecta divisoria de pueblos*” por la radical marginación de comarcas (Sanabria, Aliste, Sayago) y concellos/municipios rayanos, acentuado arcaísmo rural y marcado aislamiento (1 sólo paso fronterizo hasta los años 60).

Las dificultades de trazado de la IP4 / N-122 (Porto-Bragança-Alcañices-Zamora-Toro-Tordesillas) y el abandono poblacional ratifica el grado de aislamiento de la región, incrementado de forma inconsciente por las nuevas políticas de infraestructuras. Efectivamente, la conversión en autovía de la N-525 por el Norte favorecerá la salida de los portugueses a la Meseta a través de la IP3 (Porto, Vila Real, Chaves, Verín, Benavente) en detrimento del eje transversal. Además, existe la opción Sur a través de la IP5 / N-620, con lo que entre ambas se dibujan amplios arcos de sombra en materia de permeabilidad transfronteriza que deshumanizan el territorio.

La desarticulación del poblamiento es una constante por el proceso de abandono de los municipios fronterizos y consiguiente polarización hacia la capital de la provincia y cabeceras comarcales progresivas de Zamora, Benavente, Toro y Puebla de Sanabria. Del lado portugués, mientras Bragança decae, Mirando do Douro aprovecha la mejora de conexión por carretera con Zamora para potenciar su comercio minorista de frontera.

B1) Beira Interior Norte-Salamanca.

Complejidad topográfica, diversidad del soporte territorial y singularidad ambiental son características diferenciadoras de este sector en el que se individualizan las fronteras fluviales encajadas en torno al Duero (Arribes), con potencialidades hidráulicas de alta productividad energética (presas, embalses, centrales - Almendra, Villarino, Aldeadávila y Saucelle), el dominio de las penillanuras y el cierre meridional de la Sierra de Gata y Peña de Francia..

Ámbito agrosilvopastoril de potencialidades agrícolas contrastadas latifundio extensivo, minifundismo serrano, intensa humanización histórica del territorio (bancales en pendientes del 20%) y ecológicas entre las influencias atlánticas y mediterráneas (microclimas abrigados), con alto grado de vulnerabilidad y fragilidad ambiental (Cabero, 1993).

El corredor de Guarda, Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, Ciudad Rodrigo, Salamanca, Tordesillas en el dominio de la penillanura permite conectar la N-620 con la IP5 y articular el eje diagonal del Duero Irún-Aveiro (E-80), de gran intensidad de tráfico internacional, sin que, lamentablemente, pueda contar aún con un trazado completo de autovía absolutamente necesaria y justificada por los volúmenes de transporte pesado y ligero, y ferroviario (Lisboa -Porto-Guarda-Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro - Salamanca - Burgos - Irún), con origen-destino en las áreas metropolitanas de Lisboa y Porto.

La Raya Central Portuguesa se identifica con la región de la Beira Interior, delimitada al norte por el Duero (Beira Interior Norte) y al sur por el Tajo (Beira Interior Sur), imbricando así a las regiones de Castilla y León y Extremadura a través de las provincias de Salamanca y Cáceres.

Es una región montañosa dominada por el Sistema Central que del lado portugués se desarrolla a partir de la Serra da Estrela y Malcata, prolongándose al este español por la Sierra de Gata, Hurdes y Traslasierra. Razones para computar en su haber una gran riqueza hídrica, tanto por los colectores principales (Duero y Tajo) como por afluentes tan relevantes como Mondego y Zêzere que nacen en la Serra da Estrela, aunque de menor aprovechamiento que la situada al norte. Destaca en este sector la alta concentración de espacios naturales de alto interés paisajístico y turístico: Alta Sanabria, Arribes del Duero y Águeda (frontera fluvial) y Serra da Estrela.

La fragilidad de las infraestructuras viarias y de los equipamientos condujo a la atrofia de los concelhos fronterizos y a la concentración en los núcleos urbanos de Ciudad Rodrigo, Béjar, Guarda, Covilha y Castelo Branco (Marques y Matos, 1993).

C) Beira Interior Sur-Alta Extremadura.

La zona fronteriza de Cáceres con Portugal presenta unos condicionantes físico-ambientales que condicionan los aprovechamientos, la movilidad y los siste-

mas de asentamientos, tanto en las áreas serranas y riveros encajados, como en el dominio de la penillanura y sus “suelos de la miseria” (Mora, 1993).

Los condicionantes litológicos, topográficos y climáticos determinan el paisaje vegetal específico del ecosistema adhesado, esclerófilo y perennifolio de quercíneas en la penillanura y caducifolio atlántico en áreas serranas. Modelados geomorfológicos, valles encajados, penillanuras, arterias fluviales, espacios lagunares, vegetación atlántica-mediterránea, especies faunísticas, cañadas ganaderas, paisajes adhesados, patrimonio arqueológico, arquitecturas populares, artesanías, gastronomía, prácticas culturales, conforman un rico y diversificado patrimonio.

Razones que explican el desmantelamiento poblacional de las comarcas fronterizas en el dominio de la penillanura central, en beneficio de la capital cacerreña, a lo que ha contribuido la tardía mejora de la N-521 (Trujillo-Cáceres-Valencia de Alcántara) y su conexión con Marvão-Portalegre, cuya modernización ha llegado, por triste ironía del destino, cuando ya no existían usuarios en el territorio, duplicada por la línea férrea internacional de (Lisboa-Marvão -Valencia de Alcántara -Cáceres- Madrid) (Lizana, 1992).

Como centros urbanos del lado portugués destacan Castelo Branco, Guarda y Covilha, mientras del español se significan Cáceres, Plasencia y Coria, ya que las cabeceras comarcales fronterizas como Valencia de Alcántara han sufrido retrocesos espectaculares de sus potenciales demográficos y funcionales, pese a estar ubicada sobre la N-521 y dotada de transporte ferroviario.

Los Montes de Toledo (Villuercas-Ibores, Parque Natural de Monfragüe, Sierras de Montánchez, San Pedro y San Mamede introducen en la banda central del territorio unas connotaciones paisajísticas de calidad, sustentadas en los ecosistemas adhesados (Campesino et alii, 1992).

C1) Alentejo Alto/Central/Baixo-Baja Extremadura.

En el dominio del Guadiana, el clima seco de características mediterráneas se extiende por una amplia zona de baja altitud y dominio fluvial en la línea fronteriza, que favorece la existencia de suelos asociados de regadío y secano de gran potencialidad agroganadera.

La caracterización que del Alentejo realiza Jorge Gaspar (CEDRU, 1996) delimita esta vasta región desde el Tejo, al N., hasta la Serra do Caldeirão al S. Al otro lado de la falla de Vidigueira, el Baixo Alentejo prolonga la superficie de penillanura aplanada, entre 200 y 400 m hasta que un nuevo escarpe de falla mar-

que la transición hacia los terrenos calcáreos del Algarve (Soeiro, 1994). Trazos básicos del soporte físico fronterizo son los de una topografía poco accidentada, con amplias extensiones de penillanura, anchos horizontes, espacios abiertos, suelos naturalmente pobres, clima de variedades mediterránea y continental (caliente y seco en los largos veranos, lluvioso y frío en otoño e invierno. con una pluviosidad media anual inferior a 600 mm) y grandes irregularidades interanuales.

La intervención humana a lo largo de los siglos modeló el territorio con un sistema de propiedad latifundista de dilatadas explotaciones (campos de cereal, alternando con tierras incultas, dehesas de encinas y alcornoques, pastoreo, caza, silvicultura...), responsable de una ocupación escasa y extensiva, por una sociedad dualista de “pocos ricos y muchos pobres”, con montes como centros de labor y aldeas de jornaleros, gañanes y pastores, mientras que pequeñas villas (Évora, Beja, Portalegre, Elvas, Estremoz...) concentraban servicios y comercios, ajustados a la débiles demandas de la población jornalera residente, escasas y raras industrias (extractivas o de elaboración elemental de productos del sector primario).

La imagen del Alentejo fronterizo es la un enorme territorio vacío, despoblado, en crisis, por la emigración masiva de sus pobladores, que abandonan los cultivos empujados por la mecanización y extensividad, sin otras alternativas laborales (industriales o terciarias) dada la muy limitada diversificación de la economía regional. Pobreza y desempleo, envejecimiento y poblaciones dependientes de pensiones y subsidios son tan peculiares del Alentejo como sus cosechas de cereales panificables, aceite, vino, corcho, sus cabañas de cerdos, ovinos y vacuno o las extracciones de mármoles y piritas.

Pero el Alentejo fronterizo es también un amplio espacio natural de altísima calidad ambiental, con una cultura muy bien individualizada tras siglos de adscripción al espacio por sus trazos materiales e inmateriales (montes, aldeas, villas, estructuras de poblamiento fuertemente urbanizadas y ricas en patrimonio; artesanías de calidad; gastronomía, prácticas culturales seculares; producciones específicas de alta calidad -carnes, quesos, vinos, aceites...-).

Potencialidades agrícolas (secano-regadío), recursos minerales importantes, nuevas accesibilidades por carretera, ciudades medias con algún dinamismo económico, equipamientos universitarios, modernas infraestructuras portuarias..., que permiten soñar con un futuro más fructífero que el presente

Por su parte, la raya fronteriza de la Baja Extremadura fue tierra yerma y despoblada, con débil tasa de urbanización. Ciudades (Badajoz, Mérida, Almendra-lejo, Montijo, Zafra, Villafranca de los Barros...), agrovillas, pueblos y aldeas trans-

fronterizas, se materializan en reducido número de núcleos en relación al dilatado territorio, con apariencia más urbana, cuanto más al sur (Campesino, 1997).

Ambas regiones están servidas por el eje de autopista alentejana, casi ultimada, (de peaje)-autovía extremeña (libre) Lisboa-Madrid, y el eje ferroviario (Lisboa-Elvas-Badajoz-Mérida-Madrid). La transformación radical de las vetustas carreteras en autovías está desestructurando totalmente el viejo “efecto frontera” a lo que contribuyen las grandes superficies comerciales que se instalan en sus márgenes, transformando el área de influencia, de franja en línea, favoreciendo la mayor movilidad de los consumidores. Se demuestra así que la mejora de las infraestructuras viarias y de la permeabilidad lejos de constituir garantía de desarrollo para el territorio fronterizo puede generar desestructuración de las relaciones socioeconómicas de aquella vieja frontera que nos unía (Cabo, 1996).

D) Algarve-Baixo Alentejo-Huelva.

Aislamiento, incomunicación y despoblamiento son categorías que identifican al sector fronterizo meridional. No obstante, las mejoras infraestructurales del presente centradas en el corredor Albufeira-Faro-Vila Real de Santo António-Ayamonte-Huelva-Sevilla aportan una infraestructura de autovía que recorre el litoral algarvivo, complementada con el puente internacional sobre el Guadiana que favorece la atracción turística. De segundo nivel en la red complementaria de caminos de ferro es el eje de Lisboa-Faro-Vila Real de Santo António. Las prioridades de los Programas operativos se han centrado en potenciar las infraestructuras de comunicación con la gran mejora del eje longitudinal del Algarve hasta enlazar con el puente internacional sobre el Guadiana, el acondicionamiento del eje Sevilla-Lisboa en el tramo de 42 km, desde Cortegana a la frontera portuguesa y el acondicionamiento del eje diagonal Huelva-Portugal por Rosal de la Frontera, eje vertebrador de la deprimida comarca del Andévalo (Vega y Zoido, 1996).

Núcleos onubenses como Matalascañas, Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe, Moguer, Punta Umbría, Valverde del Camino, La Palma del Condado y Bollullos, se codean con los algarvivos de Vilamoura, Albufeira, Portimao, Lagos, Fundao, Loulé, Tavira, Monte Gordo y Vila Real de Santo António.

El Algarve alcanza hoy el carácter de región fronteriza con alto grado de internacionalización (Pimpao, 1996), por efecto de su especialización turística atendida desde el área de influencia del aeropuerto de Faro y complementada al presente por la posibilidad de difusión turística por carretera desde el Mediterráneo español y de conexión futura del Arco Mediterráneo y el Arco Atlántico.

En síntesis, en esta ultraperiferia del suroeste comunitario, los anémicos centros urbanos de las distintas regiones fronterizas, hipertrofiados de terciario improductivo, sobreviven gracias a la deshumanización tercermundista del territorio, abortando los nuevos modelos lineales de desarrollo cualquier utópico proyecto de comarcalización y desarrollo local y de ordenación territorial consecuente, salvo en casos paradigmáticos de cooperación transfronteriza como la del Eje Atlántico.

4. El patrimonio cultural fronterizo: uso y gestión.

El territorio fronterizo ibérico proyecta a través de su biodiversidad imágenes precisas de las civilizaciones que lo construyeron y de la inventiva empleada para dar solución a determinados problemas de uso y gestión armónica de los recursos en perfecta simbiosis hombre-medio, razón por la cual es la fuente más precisa para la lectura de las sociedades del pasado.

La posibilidad de que el territorio fronterizo pueda ser reconocido como patrimonio “cultural”, es decir, con valores relevantes para la sociedad transfronteriza, no depende de su intrínseco valor histórico, sino de la identificación y aceptación por la sociedad que, al valorarlo como propio lo convierte en recurso cultural, para que el marketing promocional se encargue de transformarlo en producto económico. Realidades territoriales tan antiguas como la **Vía de la Plata**, con veinte siglos de patrimonio histórico a sus espaldas, no conforman aún el carácter de productos culturales (**Ruta de la Plata**), pese a los esfuerzos de rehabilitación (Proyecto Alba-Plata de la Junta de Extremadura) y a los intentos de inclusión en la Lista del Patrimonio de la Humanidad, por falta de reconocimiento social y definición de la oferta.

El compromiso y defensa del paisaje fronterizo ibérico, como patrimonio cultural único, irrepetible, frágil, hoy más democrático -aunque no libre de añejas manipulaciones políticas-, nos permitirá, de una parte, deshacer incomprensiones y desencuentros seculares, ensamblando saberes complementarios entre profesionales comprometidos en su protección y revitalización (Arquitecturas en la Raya); y, de otra, enfrentar las nuevas estrategias de la anomía globalizadora, desde la defensa de la identidad cultural contenida en territorios patrimoniales cargados de Historia, un lujo de “europeos pobres”, inalcanzable para los gendarmes del orden mundial que desearían incorporarlo a sus vitrinas.

En el urbanismo de frontera las especificidades de las villas rayanas son manifiestas por la forma de humanización del territorio de forma lineal y su proximidad por razones de control visual y militar. La función defensiva-estratégica de los asentamientos les obliga a mantener una estrecha relación dialéctica con el terri-

torio y sus elementos físicos (redes fluviales, cordilleras, pasos...). Las líneas de defensa se ordenan desde vanguardia a retaguardia sobre los ejes viarios principales. En primera línea, los asentamientos se vigilan entre sí generando réplicas urbanas enfrentadas que, por la categoría de ciudades abaluartadas, hoy constituyen un patrimonio cultural indiscutible y compartido, único en el mundo y merecedor de ser incluido en la lista del Patrimonio Mundial como la **Ruta Ibérica de las Villas Abaluartadas**. Curiosamente, ninguno de los dos países lo ha propuesto.

Emplazamientos de castillos y fortalezas, estructuras morfológicas (planos y tramas parcelarias), ubicación de Catedrales, iglesias, Casas de Misericordia, conventos, estructura funcional de cada núcleo, arquitecturas singulares conforman el patrimonio cultural de reconocido prestigio para la comprensión de las sociedades rayanas. En cambio, resulta penoso el desprecio por las arquitecturas populares, sin arquitectos, manuales únicos escritos en piedra, barro, paja..., consecuencia de la acumulación de técnicas amanuenses transmitidas verbalmente de generación en generación, sin despilfarro energético alguno e indisociables del territorio. Mixtificadas, mimetizadas a lo urbano y abandonadas por obsoletas hoy deben ser reconstruidas a toda prisa para albergar al turismo rural o de habitación para inquietos aventureros urbanos a la búsqueda de la autenticidad. Asimismo, el abandono manifiesto por las culturas materiales productivas del territorio (molinos, fábricas, canales, fuentes, acueductos, salinas, palomares, batanes, almazaras, lagares, hórreos, pajares, chozos, majadas...) en simbiosis perfecta de acomodación a los condicionantes del entorno ambiental y productivo.

Los paisajes transfronterizos han estado sujetos a controvertidos procesos de humanización/deshumanización por “razones” bélicas, usos esquilmanes y competitivos del suelo con técnicas de explotación (pastoreo abusivo, laboreo de pendientes, reforestación con especies exógenas, incendios forestales, explotación incontrolada de acuíferos, etc.) no siempre ajustadas a su capacidad de regeneración. (Coelho, 1996). Pese a todo, resulta incuestionable que el subdesarrollo transfronterizo ha tenido como única contrapartida la conservación de un rico patrimonio ecocultural que constituye, al presente, el más valioso recurso para enfrentar el reto del desarrollo compartido. La ausencia de contaminación industrial y urbana, unida a la utilización sostenible de los recursos confieren una gran calidad ambiental al territorio.

Las políticas más realistas de protección activa pretenden imbricar la conservación del equilibrio ambiental con el socioeconómico, con decidido apoyo a toda la gama multifuncional de actividades tradicionales (agro-ganaderas y silvo-pastoriles) que permitieron la conservación patrimonial del ecosistema, introdu-

ciendo nuevos servicios terciarios para enfrentar de forma controlada las demandas de los nuevos usos turísticos.

No obstante, quedan muchas lagunas por colmar, debidas al retraso en la dotación de instrumentos básicos de planificación y gestión: **Planes de Ordenación de Recursos Naturales (P.O.R.N.)**, **Planes Rectores de Uso y Gestión (P.R.U.G.)**, **Planes de Desarrollo Integral (P.D.I.)**, **Planes Comarcales de Ordenación Paisajística** y **Programas de Fomentos (P.F.)**, imprescindibles para superar las fiebres ecologistas-inmobilistas y las prácticas depredadoras especulativas (inmobiliarias, hosteleras, energéticas, extractivas, cinegéticas...), alejadas ambas de la conjugación armónica del difícil equilibrio conservación-desarrollo integral (Cabero, 1996 y 1997). Constituyen problemas pendientes en materia de gestión del patrimonio ambiental: incendios forestales; problemas de recarga de acuíferos por sobreexplotación; Impactos de las grandes obras de infraestructuras públicas; extracción de áridos de los lechos primarios de los ríos; nula gestión integral de las cuencas hidrográficas y de la planificación hidrológica peninsular (Morales, 1996).

El Instituto da Conservação da Natureza del Ministério do Medio Ambiente e dos Recursos Naturais de Portugal es el interlocutor válido para las propuestas ambientales de cooperación transfronteriza. La preocupación portuguesa en esta materia se concreta de forma normativa en la **Lei 11/87, de Bases do Ambiente**, que defiende el derecho a un “ambiente equilibrado y a un desarrollo sostenible”, con referencias explícitas al paisaje y al patrimonio natural y construido. El **Decreto Lei 19/93, sobre la Rede Nacional de Áreas Protegidas**, desarrollará de forma específica algunos de los objetivos de la citada Lei 11/87. Por idénticas fechas, en España se realizan idénticas declaraciones de principios contenidos en la **Ley 4/89, sobre Conservación de Espacios Naturales y Fauna Silvestre**, así como por las legislaciones autonómicas específicas.

En el tránsito intersecular, el giro radical hacia una práctica de desarrollo endógeno y autosustentable del territorio ibérico transfronterizo es un reto regeneracionista (como el de un siglo atrás), sólo abordable desde el conocimiento de la complejidad de los sistemas naturales, sociales y funcionales, es decir, de los sistemas ambientales, sobre los que debe gravitar una correcta planificación de usos y gestión integrada de los recursos paisajísticos. Conservación de paisajes y estrategias de desarrollo sostenible en la raya ibérica han de constituir estrategias compartidas, porque sólo huyendo de la peligrosa especialización y recuperando la multifuncionalidad del territorio, se podrán conjugar las potencialidades de cada uno de los usos como necesario complemento de los restantes. De lo contrario, los proce-

Los procesos de litoralización pueden convertir la raya en una **frontierland**, abandonada e ingobernable (Gaspar, 1996).

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA.

- ALEGRIA, M^a F. *A organização dos transportes em Portugal (1850-1911). As vias e o tráfego*. Lisboa, Universidade. Instituto Nacional de Investigação Científica, 1990.
- ALONSO, L. F.; GARCÍA-PABLOS, J. M^a. *Actuar en Sanabria hoy: propuestas para un debate sobre el territorio*. Valladolid: Junta de Castilla y León. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, 1987.
- BORDALO LEMA, P. “A fronteira como factor geográfico. Problemas da área fronteiriça entre Portugal e Espanha”. En *III Coloquio Ibérico de Geografía. Acta, Ponencia y Comunicaciones*. Barcelona, Asociación de Geógrafos Españoles, 1984, pp. 593-595.
- CABERO DIÉGUEZ, V. “Desenvolvimento integral e infraestruturas: o eixo hispano-português E-80”. En *Uma rota para Europa. Un camino para Europa*. Mesa Permanente Luso-Española, septiembre, 1991.
- CABERO DIÉGUEZ, V. “Estudio regional de la zona fronteriza de Salamanca con Portugal”. En SÁNCHEZ, F.; CABERO, V.; MARTÍN, J. T. (Coords.). *Frontera y desarrollo. El programa transfronterizo de España y Portugal*. Salamanca: Feder. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. C.S.I.C., 1993, pp. 67-82..
- CABERO DIÉGUEZ, V. “Problemas territoriales de integración en Castilla y León: los espacios y áreas marginales”. En *XIX Reunión de Estudios Regionales. Integración y Revitalización Regional*, Salamanca, Asociación Castellano-Leonesa de Ciencia Regional, 1994, pp. 153-169.
- CABERO DIÉGUEZ, V. “El espacio fronterizo de Salamanca con Portugal. Una aproximación geográfica y socioeconómica”. En *RAYA/IA, Revista Hispano-Portuguesa de Desarrollo Transfronterizo*. Badajoz, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Extremadura, 0, 1996, pp. 99-111
- CABERO DIÉGUEZ, V. “Modelos de gestión y ordenación de los espacios naturales: ejemplos fronterizos”. En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación Territorial del Suroeste Comunitario*. Cáceres, Universidad de Extremadura y Caja Salamanca y Soria, (1996), pp. 411-419.

- CABERO DIÉGUEZ, V. "Patrimonio medioambiental: percepción, gestión y problemas". En LÓPEZ, L.; LOIS, R.; GUICHARD, F. (Coords.). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium (Vilar Formoso, 1996)*, Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques. Serie Monografías y Estudios, 1997, pp. 57-61.
- CABERO, V.; CAMPESINO, A.-J.; LÓPEZ, L. "El conocimiento de las franjas fronterizas. Aportación de los geógrafos españoles". En MAJORAL, R.; ZOIDO, F. (Coords.). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. La nueva realidad geográfica en España. Aportación de la Asociación de Geógrafos Españoles al 28º Congreso Internacional de La Haya*, Murcia, A.G.E., 21/22, 1995-1996, pp. 93-106.
- CABERO, V.; MOLINERO, F. (Coords.). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Relaciones España-Portugal*, 25, 2º semestre. Murcia, AGE., 1997. 134 p.
- CABERO, V.; PLAZA, J. I. "El sector fronterizo de Salamanca y Zamora con Portugal. Tradición y modernización". En *Encuentros/Encontros de Ajuda. Acta, Ponencias y Comunicaciones*. Badajoz, Diputación Provincial, 1987, pp. 247-275.
- CABERO, V.; SANTOS, P.; PELLEGRIN, J. P. (Coords.). *Cooperación entre la Región Centro (Portugal) y las Regiones de Castilla y León y Extremadura (España). Contribución para la definición de una estrategia de intervención y la promoción de iniciativas comunes*. Salamanca: Diputación de Salamanca y Departamento de Geografía, 1994, 123 p.
- CABO ALONSO, Á.. "Presentación". En *I Coloquio Ibérico de Geografía*. Salamanca, Universidad, 1981, pp. 9-12.
- CABO ALONSO, A. "La marginada raya con Portugal". En *Anuario de Castilla y León*. Valladolid, Editorial Ámbito, 1989.
- CABO ALONSO, Á. "Las relaciones interterritoriales: los flujos socioeconómicos y sus repercusiones espaciales". En *V Coloquio Ibérico de Geografía*. León, Universidad, 1992, pp. 321-331.
- CABO ALONSO, Á. "Unidad geográfica en el oeste de la Meseta y las zonas lusitanas inmediatas". En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario*. Salamanca, Caja Salamanca y Soria, Universidad de Extremadura, 1996, pp. 21-53.

- CADIMA RIBEIRO, J. “Novas orientações para o desenvolvimento das áreas rurais fronteiriças: o caso do Alto-Minho”. En *RAYA/IA, Revista Hispano-Portuguesa de Desarrollo Transfronterizo*. Badajoz, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Extremadura, 0, 1996, pp. 48-59.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.-J. “Las comarcas fronterizas extremeñas: la otra cara simétrica de la miseria”. En *Estudos em Homenagem a Mariano Feio*. Lisboa, Universidade Nova, 1986, pp. 109-123.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.-J. “Alcántara. La compleja articulación de un espacio comarcal fronterizo”. *Anales de ADECO (Alcántara y Comarca)*. Alcántara, Asociación de Estudios Comarcales, 1, 1987, pp. 246-277.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.-J. “La frontera como factor geográfico: situación actual de la investigación peninsular”. En *Encuentros/Encontros de Ajuda. Acta, Ponencias y Comunicaciones*. Badajoz, Diputación Provincial, 1987, pp. 207-224.
- CAMPESINO, A.-J et alii. *Estudio de las Regiones Fronterizas Hispano-Lusas: Cáceres, Salamanca y Beira Interior/Salamanca. Introducción. El sistema de asentamientos humanos y las relaciones territoriales*. Cáceres: Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Vol. 1. Caps. 0 y V, 1992.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.-J. “Planificación estratégica transfronteriza en la raya lusa-extremeña”. En *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*. Barcelona, Societat Catalana de Geografia, IX, 1994, pp. 187-201.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.-J. “La región transfronteriza lusa-extremeña”. En *Arquitectura y Vida en Frontera*. Mérida, Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura, 1994a, pp. 18-21.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A. J. “Badajoz: paradigma de ciudad fronteriza” En GARCÍA BALLESTEROS, A. (Coord.). *Anales de Geografía de la Universidad Complutense. Homenaje al profesor Joaquín Bosque Maurel. Ciudad y Medio Ambiente*. Madrid, Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, 15, 1995, pp. 169-182.
- CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.-J. “Alentejo-Extremadura: ciudades y ordenación del territorio”. En CABERO, V.; MOLINERO, F. (Coords.). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Relaciones España-Portugal*, 25, 2º semestre, Murcia, AGE, 1997, pp. 67-82.

- CAMPESINO, A.-J.; FERRERA, M. “Olivenza y la articulación de su espacio comarcal fronterizo”. En *Encuentros/Encontros de Ajuda. Revista hispano-portuguesa de investigadores en Ciências Humanas y Sociales*. Olivenza, Excmo. Ayuntamiento, 1, 1989, pp. 47-66.
- CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario*. Salamanca: Caja Salamanca y Soria, Universidad de Extremadura, 1996, 528 p.
- CARAMÉS VIEITEZ, L. “Estudio regional de la zona fronteriza de Galicia con Portugal”. En LÓPEZ, L.; LOIS, R.; GUICHARD, F. (Coords.). (1997). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium (Vilar Formoso, 1996)*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques. Serie Monografías y Estudios, 1997, pp. 39-43.
- CARAMÉS, L.; MEIXIDE, D. (Dirs.) *Estudio de la zona fronteriza de Galicia con la Región Norte de Portugal*. Santiago de Compostela, 1992. (Inédito).
- CAVACO, C. *A Regiao de Fronteira do Rio Minho*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1973. (Relatório policopiado).
- CAVACO, C. *Portugal rural da tradição ao moderno*. Lisboa, Ministério da Agricultura, 1992. 167 p.
- CAVACO, C. “Planificação trasfronteiriça e desenvolvimento regional e local”. En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario*. Salamanca: Caja Salamanca y Soria, Universidad de Extremadura, 1996, pp. 421-434.
- CAVACO, C. “Servicios y nuevas oportunidades en los territorios rayanos”. En LÓPEZ, L.; LOIS, R.; GUICHARD, F. (Coords.). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium (Vilar Formoso, 1996)*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques. Serie Monografías y Estudios, 1997, pp. 191-198.
- CENTRO DE ESTUDIOS DE ARQUITECTURAS TRANSFRONTERIZAS. *Arquitecturas na Raya* (Olivenza, 1995; Castelo de Vide, 1996; Alburquerque, 1997; Borba, 1998). Olivenza, CEAT.
- CENTRO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO. *Estudo para definição de uma base económica para a Região do Alentejo*, Lisboa, Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, 2 vols.1996.

- COELHO, C. O. A. "Impactes ambientais e socio-económicos das mudanças de uso do solo, no virar do século: o exemplo português". En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación Territorial del Suroeste Comunitario*. Cáceres, Universidad de Extremadura y Caja Salamanca y Soria, 1996, pp. 189-194.
- COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO CENTRO. *Linha de Fronteira*. Coimbra, CCRC, 1997.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *España-Portugal. Programa Operativo INTERREG de las regiones fronterizas de España y Portugal (1990-1993)*. Bruselas: Feder-Feoga-O. Policopiado, 1991, 317 p.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. *INTERREG II. Cooperación transfronteriza España-Portugal, 1994-1999*. Bruselas, CCE, 1995.
- CORTES DE CASTILLA Y LEÓN. *La cooperación de Castilla y León con Portugal. Relaciones Transfronterizas*. Valladolid, 1995.
- CORTIZO, J.; MAYA, A. "La red de comunicaciones y la articulación transfronteriza: Zamora/Trás-os-Montes e Alto Douro". En *VI Colóquio Ibérico de Geografia. Actas. A Península Ibérica - um espaço em mutação*. Porto, Publicações da Universidade do Porto, vol 1, 1995, pp. 525-527.
- DELIOS, E.; REMOALDO, P. C. A.; SALOM, J.; SOUTO, X. M. "Sistema de ciudades y reordenación territorial en la frontera miñota". En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación Territorial del Suroeste Comunitario*. Cáceres, Universidad de Extremadura y Caja Salamanca y Soria, 1996, pp. 455-463.
- ESTEVES, A.; SILVA, J. "O papel da rede urbana na dinamização das regiões fronteiriças: exemplo de Trás-os-Montes". En *VI Colóquio Ibérico de Geografia. Actas. A Península Ibérica - um espaço em mutação*. Porto, Publicações da Universidade do Porto, vol 1, 1995, pp. 530-533.
- GARCÍA, J. C. "O Baixo Guadiana - Formação de uma Fronteira". En *III Coloquio Ibérico de Geografia. Actas, Ponencia y Comunicaciones*. Barcelona, AGE y Universidad, 1984, pp. 611-620.
- GARCÍA, J. C. "La frontera luso-española y los estudios de Geografía Histórica". En En LÓPEZ, L.; LOIS, R.; GUICHARD, F. (Coords.). (1997). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Symposium*

- (Vilar Formoso, 1996). Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques. Serie Monografías y Estudios, 1997, pp. 25-29.
- GASPAR, J. “A fronteira como factor geográfico”. En *Encuentros/Encontros de Ajuda. Acta, Ponencias y Comunicaciones*. Badajoz, Diputación Provincial, 1987, pp. 225-233.
- GASPAR, J. *Portugal. Os próximos 20 anos: ocupação e organização do espaço*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, vol 1, 1988.
- GASPAR, J. *As regiões portuguesas*. Lisboa: Ministério do Planeamento e da Administração do Território, 1993.
- GASPAR, J. “Planeamento transfronteiriço e desenvolvimento regional do sudoeste comunitário”. En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario*. Salamanca: Caja Salamanca y Soria, Universidad de Extremadura, 1996, pp. 399-410.
- GIL OLCINA, A. “Usos conflictivos del agua en España”. En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario*. Salamanca: Caja Salamanca y Soria, Universidad de Extremadura, 1996, pp. 243-260.
- GONZÁLEZ, J. M.; LOIS, R. C. “Los Centros Históricos en la frontera gallegoportuguesa: estudio de los ejemplos de Tui y Valença do Minho”. En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario*. Salamanca: Caja Salamanca y Soria, Universidad de Extremadura, 1996, pp. 379-386.
- GURRÍA, J. L.; MORA, J.; SÁNCHEZ, R; ALBERCA, M. *La Vía de la Plata: Eje vertebral en el sistema de transportes cacereño*. Cáceres, Cámara de Comercio e Industria de Cáceres, 1992. 108 p.
- GURRÍA, J. L.; MORA, J. “Reflexiones sobre el desarrollo local como alternativa a las regiones fronterizas”. En *RAYA/IA, Revista Hispano-Portuguesa de Desarrollo Transfronterizo*. Badajoz, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Extremadura, 0, 1996, pp. 131-143.
- JACINTO, R. M. “O desenvolvimento urbano das áreas de fronteira: estrangulamentos e perspectivas face a novas centralidades”. En *Ciclo de Colóquios: A Política Urbana e o Ordenamento do Território*. Lisboa, Ministério do

Planeamento e da Administração do Território. Secretaria de Estado da Administração Local e do Ordenamento do Território, 1995, pp. 53-86.

- JACINTO, R. M. “As regiões de fronteira: perspectivas de desenvolvimento e de cooperação transfronteiriça”. En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación Territorial del Suroeste Comunitario*. Cáceres, Universidad de Extremadura y Caja Salamanca y Soria, 1996, pp. 511-521.
- JAQUENOD DE ZSÖGÖN, S. “Necesidad de interpretación y aplicación uniforme de la legislación ambiental hispano-lusa en recursos naturales compartidos”. En MORA ALISEDA, J. (Coord.). *Los ríos internacionales Tajo y Guadiana en el desarrollo integral de Extremadura, Alentejo, Andalucía y Beira Interior*. Junta de Extremadura, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas, 1997, pp. 65-84.
- JUNTA DE ANDALUCÍA. *Articulación territorial transfronteriza. Algarve-Alentejo-Andalucía*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1995, 111 p.
- JUNTA DE EXTREMADURA. *Arquitectura y vida de frontera*. Mérida, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas, 1994. 79 p.
- LEBOREIRO, M^a. A.; SOUTO, X. M. “Unha situación periférica e fronteira: Salvaterra e Monçao na Europa dos anos noventa”. En *Cadernos do Noroeste*. Braga, Universidade, vol 6 (1-2), 1993, pp. 5-36.
- LIZANA RIVAS, E. *El ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal (M.C.P.) y su incidencia territorial*. Madrid, Universidad Complutense, 3 vols., 1992. (Tesis Doctoral).
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. “El eje urbano atlántico. Galicia.Norte de Portugal”. En LÓPEZ, L.; LOIS, R.; GUICHARD, F. (Coords.). (1997). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium (Vilar Formoso, 1996)*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques. Serie Monografías y Estudios, 1997, pp. 137-141.
- LÓPEZ TRIGAL, L. “La frontera como factor geográfico”. En *III Coloquio Ibérico de Geografía. Actas*. Barcelona, AGE. y Universidad, 1984, pp. 596-602.
- LÓPEZ TRIGAL, L. “Systèmes urbains et espaces frontaliers. Une perspective d'étude des frontières dans la Peninsule Iberique”. En *The European Ge-*

- ographer* 1, Lisboa, Associação de Jovens Geógrafos de Lisboa, 1990, pp. 19-23.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (Coord.). *Zamora. Un espacio económico de frontera*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, 1995.
- LÓPEZ TRIGAL, L. “Análisis regional de la frontera hispano-lusa. En particular de la zona de Zamora/Trás-os-Montes”. En *RAYA/IA, Revista Hispano-Portuguesa de Desarrollo Transfronterizo*. Badajoz, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Extremadura, 0, 1996, pp. 84-98.
- LÓPEZ TRIGAL, L. “Estado de la planificación transfronteriza regional en España”. En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación Territorial del Suroeste Comunitario*. Cáceres, Universidad de Extremadura y Caja Salamanca y Soria, 1996, pp. 435-442.
- LÓPEZ TRIGAL, L. “Las redes urbanas de la raya hispano-portuguesa”. En LÓPEZ, L.; LOIS, R.; GUICHARD, F. (Coords.). (1997). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium (Vilar Formoso, 1996)*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques. Serie Monografías y Estudios, 1997, pp. 199-205.
- LÓPEZ, L.; LOIS, R.; GUICHARD, F. (Coords.). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium (Vilar Formoso, 1996)*. Zamora: Fundación Rei Afonso Henriques. Serie Monografías y Estudios, 1997, 221 p.
- MADRAZO, S. *El sistema de transportes en España 1750-1850*. Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2 vols. 1984.
- MARQUES REIGADO, F. “Raia central e desenvolvimento transfronteiriço”. En *RAYA/IA, Revista Hispano-Portuguesa de Desarrollo Transfronterizo*. Badajoz, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Extremadura, 0, 1996, pp. 112-139.
- MARQUES, F.; MATOS, F. de. “Estudio regional de la zona fronteriza de Beira Interior con España”. En SÁNCHEZ, F.; CABERO, V.; MARTÍN, J. T. (Coords.). *Frontera y desarrollo. El programa transfronterizo de España y Portugal*. Salamanca: Feder. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. C.S.I.C., 1993, pp. 55-66.

- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. “Los territorios fronterizos y los ámbitos de relación . Las relaciones en el sector andaluz”. En *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Relaciones España-Portugal*. Murcia, AGE, 25, 2º semestre, 1997, pp. 51-64.
- MELLA, J. M^a.; HEREDERO, M^a. I. “La región fronteriza de Castilla y León con Portugal: situación y perspectivas”. En *Estudios Territoriales*, 35. Madrid, Moptma, 1991, pp. 107-122.
- MINISTÉRIO DO PLANEAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO. *Ciclo de Colóquios: A política Urbana e o Ordenamento do Território*. Lisboa, Secretaría de Estado de Administração Local. Gabinete para os Assuntos Europeus e Relações Externas, 1995, 492 p.
- MORA ALISEDA, J. “Estudio regional de la zona fronteriza de Cáceres con Portugal”. En SÁNCHEZ, F.; CABERO, V.; MARTÍN, J. T. (Coords.). *Frontera y desarrollo. El programa transfronterizo de España y Portugal*. Salamanca: Feder. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. C.S.I.C.,1993, pp. 83-90.
- MORA ALISEDA. J. (Coord.). *Los ríos internacionales Tajo y Guadiana en el desarrollo integral de Extremadura, Alentejo, Andalucía y Beira Interior*. Junta de Extremadura, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas, 1997, 301 p.
- MORALES GIL, A. “Planificación peninsular de los usos del agua”. CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación Territorial del Suroeste Comunitario*. Cáceres, Universidad de Extremadura y Caja Salamanca y Soria, 1996, pp. 261-268.
- MOREIRA DA SILVA, R. F. “Possíveis implicações do Plano Hidrológico espanhol nos recursos hídricos portugueses”. En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación Territorial del Suroeste Comunitario*. Cáceres, Universidad de Extremadura y Caja Salamanca y Soria, 1996, pp. 269-282.
- ORTEGA DELGADO, M. “Los territorios de frontera Portugal-España en el contexto de los cambios y de la integración europea”. En *Ciclo de Colóquios: A Política Urbana e o Ordenamento do Território*. Lisboa, Ministério do Planeamento e da Administração do Território. Secretaría de Estado da Administração Local e do Ordenamento do Território, 1995, pp. 333-357.

- OSUNA LLANEZA, J. L. "Estudio regional de la zona fronteriza de Huelva con Portugal". En SÁNCHEZ, F.; CABERO, V.; MARTÍN, J. T. (Coords.). *Frontera y desarrollo. El programa transfronterizo de España y Portugal*. Salamanca: Feder. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. C.S.I.C.,1993, pp. 111-132.
- PAGÉS MADRIGAL, J. M. "El problema de los centros y villas históricas de la raya ibérica". En *Encuentros/Encontros de Ajuda. Acta, Ponencias y Comunicaciones*. Badajoz, Diputación Provincial, 1987, pp. 305-321.
- PAGÉS MADRIGAL, J. M. *El territorio fronterizo extremeño-alentejano: asentamientos, urbanismo y arquitecturas*. Sevilla, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanística, 1995. (Tesis Doctoral inédita).
- PAGÉS, J. M.; ESTEVES, PH. *Arquitecturas na Raya '96. Castelo de Vide*. Departamento de Arquitectura da Universidade Moderna /Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla. Badajoz, Arco Agüero, S.L., 1997. 71 p.
- PARDELLAS DE BLAS, X. "La cooperación transfronteriza como factor de desarrollo local. Los Programas Interreg y la reordenación territorial de las comarcas gallego-portuguesas del Miño". En *RAYA/IA, Revista Hispano-Portuguesa de Desarrollo Transfronterizo*. Badajoz, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Extremadura, 0, 1996, pp. 60-70.
- PÉREZ, M^a. L.; ROMANÍ, R. G. "Política de cooperación Galicia-Norte de Portugal en el ámbito de la CEE". En *VI Colóquio Ibérico de Geografia. Actas. A Península Ibérica - um espaço em mutação*, vol 1. Porto, Publicações da Universidade do Porto, 1995, pp. 511-517.
- PETRUS BEY, J. M^a. "La frontera hispano-portuguesa como factor geográfico de integración". En *Encuentros/Encontros de Ajuda. Acta, Ponencias y Comunicaciones*. Badajoz, Diputación Provincial, 1987, pp. 295-305.
- PIMPÃO, A. "Les relations économiques Algarve-Andalousie dans l'avenir du Marché Européen". En *RAYA/IA, Revista Hispano-Portuguesa de Desarrollo Transfronterizo*. Badajoz, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Extremadura, 0, 1996, pp. 180-185.

- PINTADO, A.; BARRENECHEA, E. *La raya de Portugal. La frontera del subdesarrollo*. Madrid: Edicusa, 1972.
- PLAZA GUTIÉRREZ, J. I. “Análisis y valoración de la política territorial desarrollada en el sector fronterizo de Zamora con Portugal”. En *I Congreso de Economía Regional de Castilla y León*, vol. I. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1988, pp. 406-421.
- PLAZA GUTIÉRREZ, J. I. “Visión española de las áreas marginales de la frontera hispano-portuguesa”. En LÓPEZ, L.; LOIS, R.; GUICHARD, F. (Coords.). (1997). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium (Vilar Formoso, 1996)*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques. Serie Monografías y Estudios, 1997, pp. 75-82.
- PLAZA, J. I.; LLORENTE, J. M. “Políticas territoriales, realidad regional y perspectivas de intervención en la región fronteriza de Castilla y León con Portugal”. En *VI Colóquio Ibérico de Geografia. Actas. A Península Ibérica - um espaço em mutação*, vol 1, Porto, Publicações da Universidade do Porto, 1995, pp. 505-510.
- PORTAS, N. “Geografia y Arquitectura do território”. En *II Colóquio Ibérico de Geografia. Lisboa 1980. Comunicações*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, vol II, 1983, pp. 95-103.
- REBELO, V. “Estructuras y sistemas agrarios en Trás-os-Montes”. En LÓPEZ, L.; LOIS, R.; GUICHARD, F. (Coords.). (1997). *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium (Vilar Formoso, 1996)*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques. Serie Monografías y Estudios, 1997, pp. 123-136.
- RIBEIRO, O. “Formação de Portugal”. En *Diccionario de História de Portugal*, vol. 3. Lisboa, 1971, pp. 432-451.
- RIBEIRO, O. *Geografia e Civilização*. Lisboa, Livros Horizonte. 2. Espaço e Sociedade, 1980. 161 p + estampas.
- RIBEIRO, O. *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. Lisboa, Sá da Costa, 1991. (1945, 1ª ed.).
- RIBEIRO, O.; LAUTENSACH, H.; DAVEAU, S. “O Povo Português”. En *Geografia de Portugal*. Lisboa, Edições Joao Sá da Costa, vol. III, 1989, pp. 627-942.

- ROLDÁN HERVÁS, J. M. *Iter ad Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*. Salamanca, Memorias del Seminario de Prehistoria y Arqueología. Universidad de Salamanca, 1971.
- RUJAS LÁZARO, M. Política territorial y cooperación transfronteriza hispano-lusa”. En *Encuentros/Encontros de Ajuda. Acta, Ponencias y Comunicaciones*. Badajoz, Diputación Provincial, 1987, pp. 235-246.
- SALGUEIRO, T. B. *A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto, Edições Afrontamento, 1992. 433 p.
- SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L. *El Eje Irún-Aveiro (E-80) Geografía de un eje de desarrollo*. Salamanca, Caja Duero, 1998. 304 p-
- SÁNCHEZ-MARÍN PIZARRO, J. M^a. “Estudio regional de la zona fronteriza de Badajoz con Portugal”. En SÁNCHEZ, F.; CABERO, V.; MARTÍN, J. T. (Coords.). *Frontera y desarrollo. El programa transfronterizo de España y Portugal*. Salamanca: Feder. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. C.S.I.C., 1993, pp. 91-109.
- SÁNCHEZ, F.; CABERO, V. (Coords.). *La frontera hispano-portuguesa en el marco de la nueva Europa: la región fronteriza de Salamanca*. Salamanca: Comisión de las Comunidades. Europeas. Feder, Junta de Castilla y León, 1994.
- SÁNCHEZ, F.; CABERO, V.; MARTÍN, J. T. (Coords.). *Frontera y desarrollo. El programa transfronterizo de España y Portugal*. Salamanca: Feder. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. C.S.I.C., 1993, 282 p.
- SECRETARIA DO ESTADO DE CULTURA. *Itinerarios de Frontera*. Coimbra, 1994.
- SERRANO MARTÍNEZ, J. M. “Notas sobre el sistema urbano y la organización del territorio en Portugal”. En *Papeles de Geografía*. Murcia, Universidad y CAM, 16, 1990, pp. 237-255.
- SIMÕES, J. M.; PORTELA, J.; CEPEDA, F. (Coords.). *A região fronteira de Trás-os-Montes. Diagnostico e estrategia de desenvolvimento*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, 1996.
- SOEIRO DE BRITO, R. *Geografia de Portugal*. Lisboa, 1994.
- SOUTO GONZÁLEZ, X. M. “El Camino portugués y el Eje Atlántico”. En TORRES, M^a. P.; LOIS, R. C.; PÉREZ, A. (Eds.). *Congreso Internacio-*

nal sobre Los Caminos de Santiago y el Territorio. Santiago, Xunta de Galicia, 1993, pp. 725-753.

- SOUTO GONZÁLEZ, X. M. et alii. "Contrastes litoral/interior en el espacio galaico-minhoto". En VV. AA. *Actas del XV Congreso Nacional de Geógrafos Españoles*. Santiago, Departamento de Geografía y AGE, vol. II, 1997, pp. 969-981.
- SOUTO, J. M.; SALOM, J.; MÉNDEZ, G.; LÓPEZ, E. DELIOS, E. "La cooperación galaico portuguesa en el espacio miñoto". En CABERO, V.; MOLINERO, F. (Coords.). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Relaciones España-Portugal*, 25, 2º semestre, Murcia, AGE, 1997, pp. 83-103.
- SUÁREZ JAPÓN, J. M. *Frontera, territorio y poblamiento*. Cádiz, Universidad de Cádiz, 1991.
- VEGA, G.; ZOIDO, F. "Andalucía: cooperación transfronteriza y ordenación del territorio". En CAMPESINO, A.-J.; VELASCO, C. (Coords.). *Portugal-España: Ordenación Territorial del Suroeste Comunitario*. Cáceres, Universidad de Extremadura y Caja Salamanca y Soria, 1996, pp. 443-453.
- VV. AA. *Estudo para o Desenvolvemento da Região Fronteiriça de Portugal e Espanha (Minho-Galiza)*. Braga: EEG/Universidade do Minho, 1992.
- VV. AA. *Estudo sobre a região transfronteiriça de Trás-os-Montes/Zamora*. Lisboa, CEDRU, 1992.
- VV. AA. *Tras-Os-Montes/Zamora. La frontera que nos une*. Zamora, Diputación Provincial, 1993.
- VV. AA. *Plan Estratégico de las ciudades del Eje Atlántico*. Mimeo, Concellos do Eixe Atlántico, 1993.
- VV. AA. *Orlando Ribeiro e as terras de Idanha*. Idanha-a-Nova, Centro Cultural Raiano, 1997.
- VV.AA. *La raya luso cacereña / A raia luso cacerenha. Guía Turística / Roteiro Turístico*. Mérida, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas, Comissão de Coordenação da Região Centro, Câmara Municipal de Castelo Branco ADISGATA, 1997. 152 p.

