

## 2.5. INTERACCION SOCIO-ECONOMICA EN LAS REGIONES FRONTERIZAS

D. RUY LUIS FERNANDEZ CARVALHO  
PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD DE LISBOA

1. INTRODUCCION
2. FRONTERAS – ANALISIS COMPARATIVA
3. CONSECUENCIAS DE LA SUPRESION DE FRONTERAS POLITICAS
4. DESARROLLO REGIONAL Y FRONTERAS
5. “NADA HACER” Y ALTERNATIVAS

## I- INTRODUCCIÓN

Mi profundo agradecimiento para los organizadores del Congreso que me han permitido la rara oportunidad de dar tan poco recibiendo en cambio un manantial de conocimientos de los otros participantes:

- Las tres notables ponencias de esta mañana
- Decenas de comunicaciones
- La profunda y altamente científica ponencia de Sáenz de Buruaga, que acabamos de escuchar y
- Las otras programadas para mañana

Como están observando, pido la comprensión de Udes. para mi pésimo castellano.

En su clara e incisiva ponencia, D. Miguel Pérez-Villar afirmó: "No se ha sabido poner de pie un sistema de correcciones de desequilibrios". Recientemente, el alcalde de Lisboa ha dicho que muchas políticas de desarrollo regional incrementan los desequilibrios y asimetrías.

Sin embargo, la dinámica de Castilla y León, observada en los últimos años, puede considerarse elemento importante a tener en cuenta en la programación del desarrollo económico-social de las regiones (o sub-regiones) portuguesas fronterizas.

Entre las dos situaciones extremas de que nos habla Otto Von Hadsbur, en "Europa Schlachtfeld oder Großmacht?" (Europa: ¿campo de batalla o gran potencia?), cabe perfectamente una armonización (no sólo económica) sin exceso de homogeneización, garantizando individualismo regionales.

## II- FRONTERAS. ANÁLISIS COMPARATIVO

Cuando se habla de fronteras el pensamiento no queda unívocamente determinado.

Las hay:

- Políticas
- Fiscales
- Físicas
- Culturales
- Lingüísticas

Y también:

- De tránsito
- De separación
- De interacción

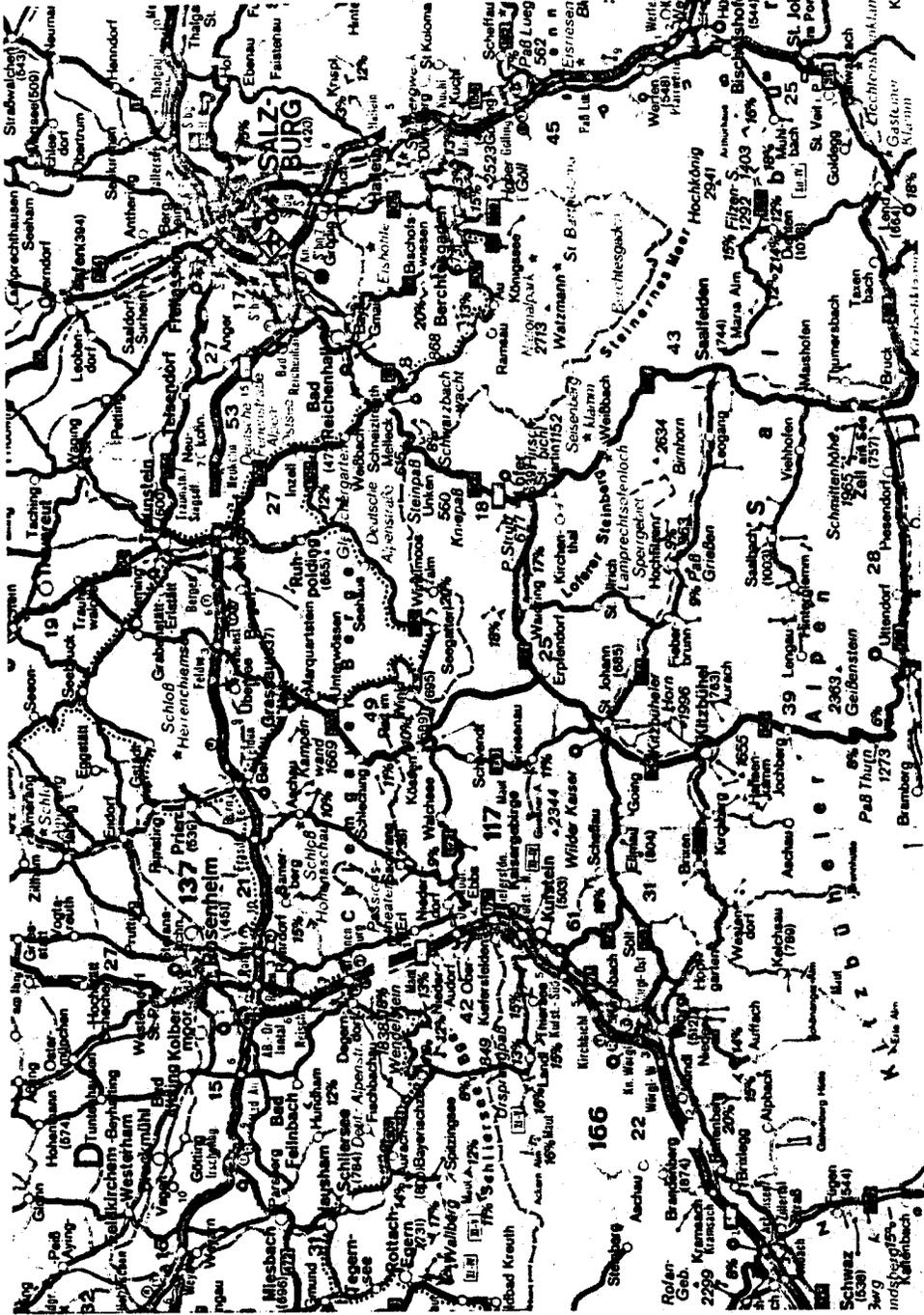
Entre España y Portugal, los accidentes geográficos han sido aprovechados para reforzar la separación política. Caso impar: han permanecido sin cambiar durante más de ocho siglos (desde la Conferencia de Zamora, el 5 de octubre de 1143).

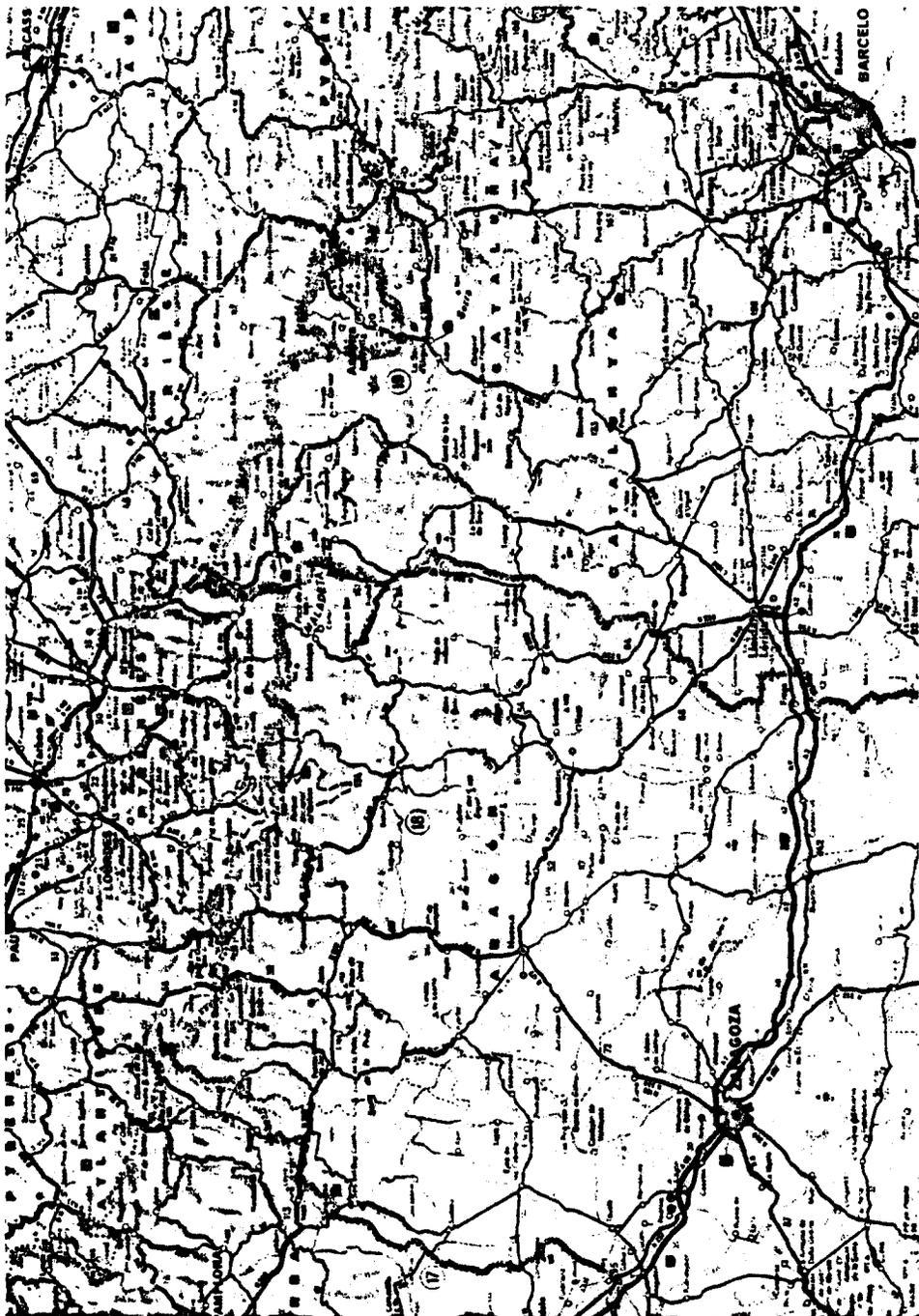
Sin embargo, es comprensible que los temores de sufrir una absorción (como la ocurrida en los siglos XVI y XVII, 1580-1640), de un lado, y la imposibilidad de una expansión territorial, después de la Reconquista, delante del coloso ibérico, hayan tenido para Portugal dos conjuntos de consecuencias que pueden sintetizarse en:

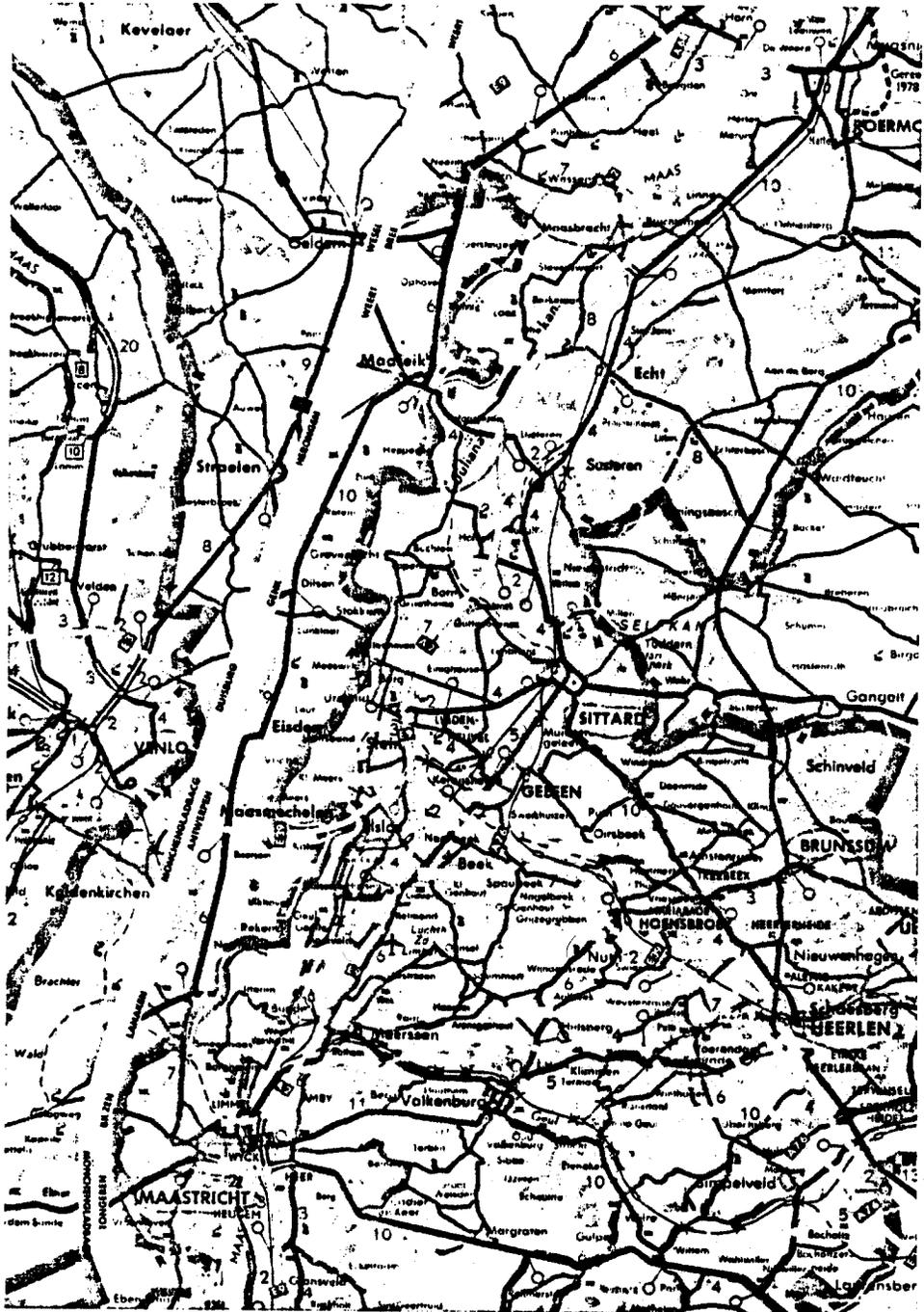
- Volver la espalda a Castilla y
- La expansión marítima

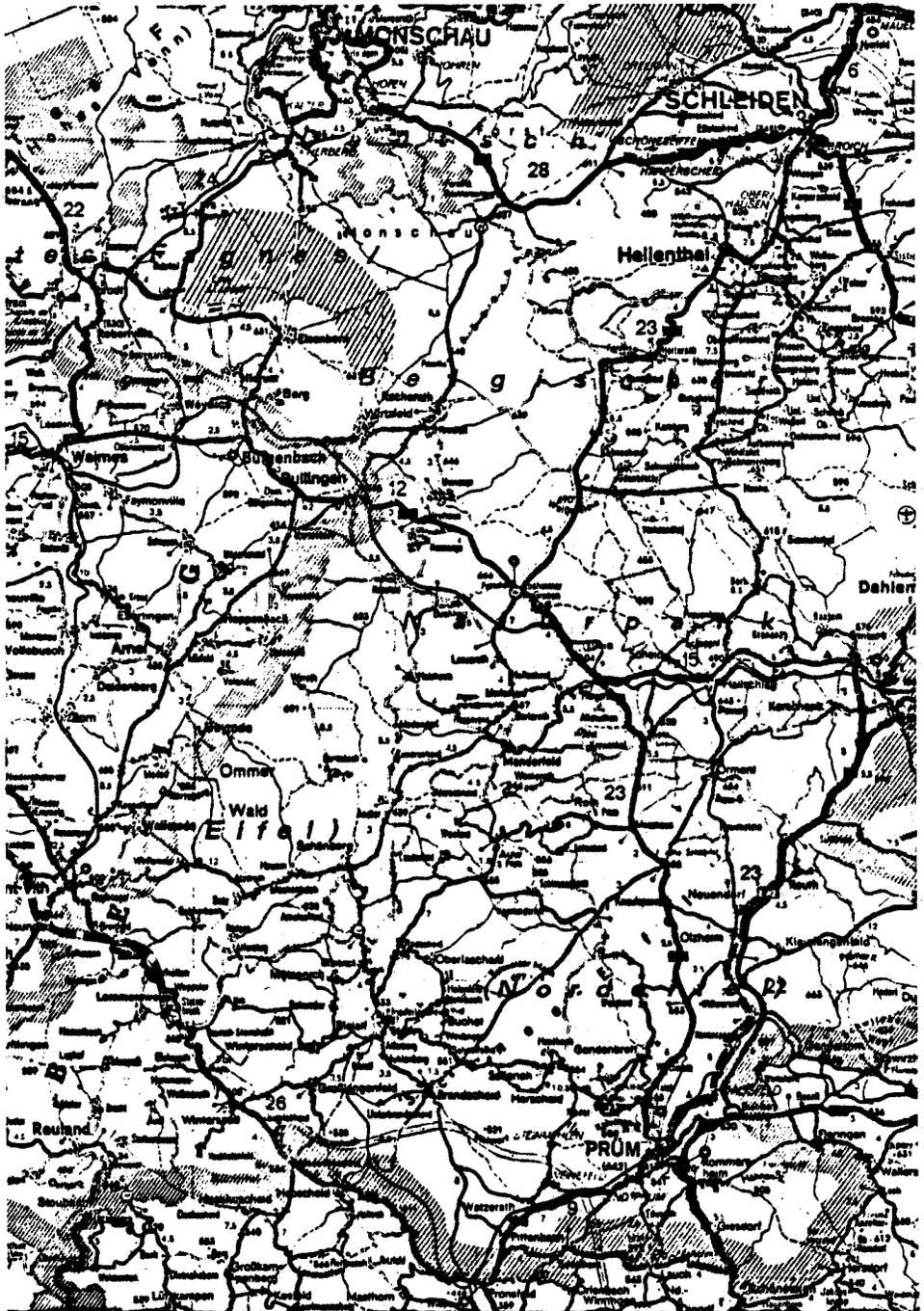
ACCIDENTES GEOGRÁFICOS...











En este siglo XX, las regiones fronterizas España/Portugal contrastan de modo impresionante con lo que ocurre entre otros Estados Europeos, incluso España/Francia.

Lo mismo ocurre entre antiguos enemigos, las conexiones son intensas, las carreteras entre pueblos de los dos lados de la frontera, lo mismo en el caso de separación geográfica, han sido construidas... (mírense los mapas anexos: Alemania / Bélgica, Holanda y Francia).

Montes y ríos son atravesados por la ingeniosidad y la voluntad de los hombres (casos de Suiza, Austria, Francia y también España en Pirineos). Aquí cabe una referencia al aislamiento tradicional del Reino Unido: el túnel por debajo del Canal de la Mancha se continúa y debe terminarse dentro de algunos meses.

Una situación comparable con la subsistente entre nosotros se verifica solamente en un trocito entre Alemania y Checoslovaquia y se verifica entre las dos Alemanias (tres o cuatro corredores de cada tipo: carretera, ferrocarril, aéreo y fluvial). Después de la unificación, en pocas semanas, una centena de enlaces han empezado a funcionar...

Las poblaciones fronterizas van reabriendo las barreras políticas, utilizando para comunicarse medios hasta ahora considerados ilegítimos. En el mundo actual, con elevadas tasas de amortización, es impensable (pero esa es la triste realidad) tener que desplazarse a pie muchos kilómetros para llegar a un pueblo del otro lado de la frontera y asimismo con riesgos de paso ilegítimo...

Tráfico de mercancías, accesibilidad a infraestructuras sociales alternativas son imposibles por no verificarse la voluntad política, consecuencia de un errado cálculo económico que, olvidando los costes elevados de las comunicaciones entre grandes concentraciones urbanas y dormitorios periféricos, afirma la baja rentabilidad de las inversiones en carreteras de regiones críticas o deprimidas (las llamadas fronteras o periferias económicas).

Seguro que la consideración de conjuntos incluyendo agregados humanos de ambos lados de la frontera política implicará beneficios sociales mucho más relevantes, por ventura justificando, en un cálculo costes-beneficios, se da la opinión favorable, tanto de economistas como de políticos de visión estrecha...

### III- CONSECUENCIAS DE LA SUPRESIÓN DE FRONTERAS POLÍTICAS

En el referencial de la Comunidad Europea, las regiones fronterizas España/Portugal deberían ser estimuladas, apoyadas, de modo a transformarse en verdaderas zonas de interacción socioeconómica contribución importante para mejorar las relaciones entre las diferentes comunidades ibéricas.

Al revés de quedarse en la periferia (económica y de hecho), muy lejos de los grandes centros de decisión, deberían convertirse en zonas centripetantes de desarrollo humanizado alternativa a la deshumanización de las grandes metrópolis, su "stress", su pésima calidad de vida...

De otro modo, la supresión de barreras políticas (pero no las étnicas o culturales) quedará solamente en el papel; los obstáculos físicos, sin modificación por parte de los hombres, continuarán imponiendo sus leyes!

En el final del siglo XX, es impensable que pocas decenas de kilómetros aislen poblaciones por no ser posible otro modo de desplazamiento que los viejos de milenios (caballo o a pie)!

Seguro que la supresión de fronteras políticas no tiene como consecuencia extinguir la separación entre Estados soberanos. Las aduanas tendrán menos que hacer. Todavía el







incremento de puntos de pasajeros, de verdadero contacto, entre los dos Estados Ibéricos tiene como consecuencia la necesidad de más funcionarios aún que con actividades más reducidas en intensidad (pero no de duración, 24 horas de funcionamiento diario).

El contrabando de productos que pueden transaccionarse lícitamente tiene sus días contados. Los contrabandistas empezarán voluntariamente a convertirse. Sin embargo, la integración de esos grupos sociales no es cuestión para olvidarse.

La interacción de regiones críticas de los dos lados de la frontera y los efectos sinérgicos consecuentes seguramente contribuyen para la reducción de la intensidad del fenómeno de dominación por parte de las regiones más desarrolladas.

En cambio al volver la espalda, Portugal tiene gran interés en una interpretación socio-cultural. Para conseguirlo hay que facilitar los contactos entre poblaciones. Los accidentes geográficos deben ser vencidos de modo semejante a lo que se ha hecho en otras regiones, incluso, la orilla marítima.

Atravesar meteóricamente puestos fronterizos situados en autopistas, autovías o ferrocarriles de alta velocidad, es, quizá, una necesidad de la circulación internacional; paralelamente, tiene que pensarse invertir en fronteras de conexión. El Plan General de Carreteras con o sin ayuda del FEDER está modificando drásticamente la localización relativa de las regiones fronterizas portuguesas: más cerca de los otros europeos, más lejos de las concentraciones urbanas atlánticas. Mucha genta está olvidando esto!

Presionar directa o indirectamente los ciudadanos a mantenerse dependientes, en una nueva forma de colonización, no es la figura política a seguir por los Gobiernos. Hay que permitir la libre decisión!. Darse cuenta que, a partir de una cierta dimensión, la urbanización es ilusoria:

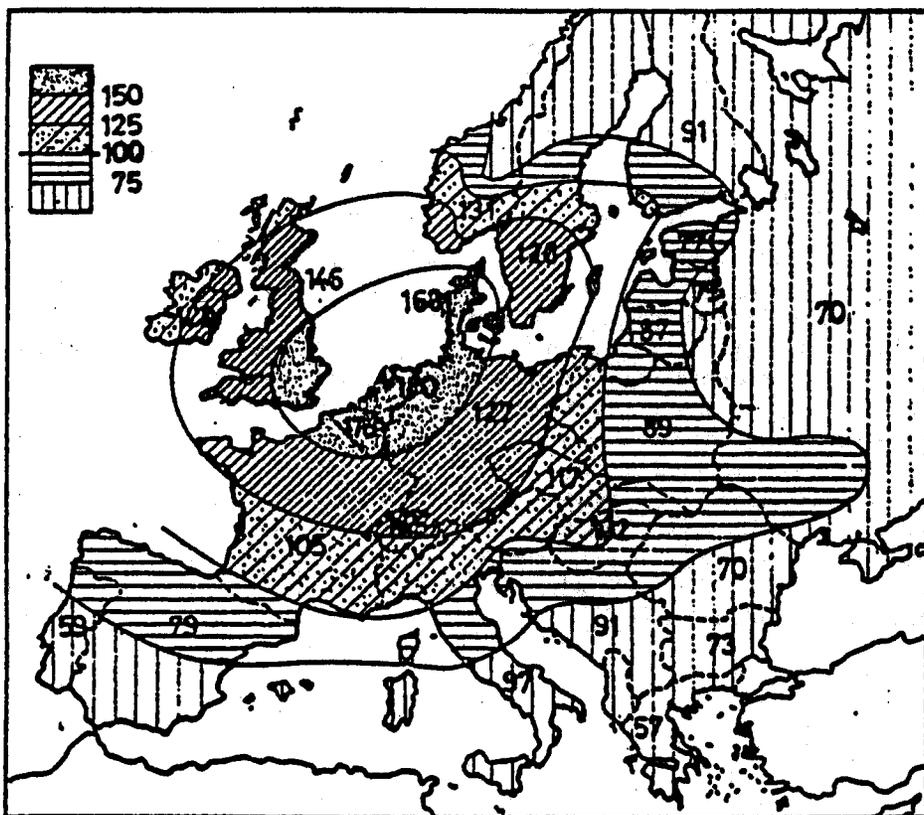
las grandes ciudades están total o parcialmente desiertas más de 80 horas de las 168 que tiene una semana (sin cortar con el período de vacaciones!). De aquí una importante subutilización de las dispendiosas infraestructuras urbanas.

Los peligros de absorción, de colonización económica, como consecuencia de diferentes niveles de desarrollo no tendrán sentido diferente de lo interno, cuando se trata de relaciones con España. De hecho, Badajoz es la verdadera capital de una parte del Alentejo, sin embargo, Portalegre o Elvas, son sin contestación, ciudades portuguesas. Aunque con dificultades que podrían ser reducidas la interpenetración económica y sociológica, se vaya intensificado. Ha llegado el momento de, pragmáticamente, terminar con el viejo VOLVER LA ESPALDA A ESPAÑA!

#### IV- DESARROLLO REGIONAL Y FRONTERAS

La interacción socio-económica de las regiones fronterizas tendrá como consecuencia reforzar los pequeños mercados regionales e incrementar la rentabilidad de las infraestructuras sociales, justificar las medidas tomadas para mejorar su accesibilidad en extensión y profundidad.

Atraer o fijar mínimamente las poblaciones serán consecuencias inmediatas de lo arriba referido. Contrastando con la acción centripetante del litoral, las regiones fronterizas portuguesas, más cercanas de la Europa desarrollada, pueden comportarse de modo a que la tesis de Von Valkenburg quede contestada.



Fonte: VALKENBURG e HELD (1952)

De meros accidentes en los grandes ejes de circulación, algunas regiones integrarán sistemas complejos de desarrollo y crecimiento. Debe cambiar el cuadro tradicional de razonamiento económico – las vías de comunicación son justificadas por el desarrollo de las regiones servidas. Puede decirse que se invertirá la situación: las regiones se desarrollarán consecuentemente a la construcción de vías de comunicación.

Carreteras, canales, ferrocarriles y telecomunicaciones favorecen el aprovechamiento de espacios y trabajo disponibles. No se olvide que hay cada vez más actividades económicas independientes de grandes concentraciones urbanas. A las clásicas economías de escalas (economies of scale) se contraponen las economías de finalidad (economies of scope) compatibles con dimensiones más estrechas de subregiones alejadas de los grandes ejes de desarrollo.

Importante es la accesibilidad a las infraestructuras sociales (salud, educación, deportes, actividades culturales).

Contrastan fuertemente las evoluciones recientes (después de la Segunda Guerra Mundial) de los dos Estados peninsulares: En España, la existencia de grandes espacios está bien encuadrada por una red de centros urbanos de adecuadas dimensiones. Es la tesis de Howard puesta en práctica: a menos de una hora por carretera hay una ciudad importante.

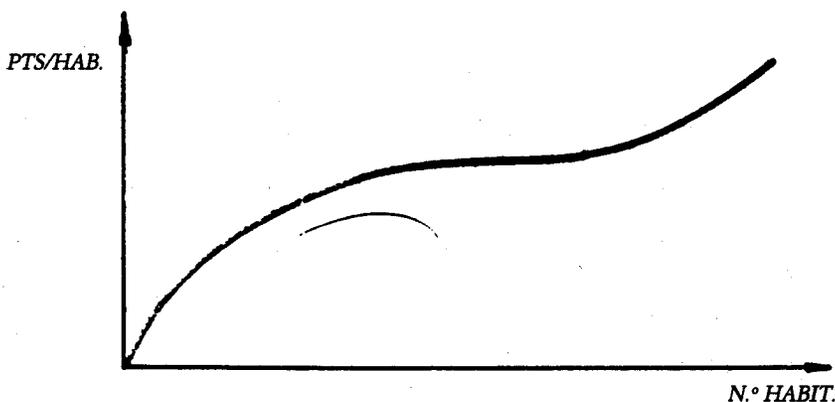
Las instituciones de la Comunidad Europea han contribuido para reforzar la tendencia de algunas regiones a desiértificarse (emigración o expulsión en general) a reducir su presión demográfica. Esto implica menores valores para fondos y beneficios comunitarios, si no se modifican los criterios de atribución.

#### V- NO HACER NADA Y ALTERNATIVAS

Más que encontrar soluciones en un sencillo cálculo económico se deben considerar los problemas sociológicos. Más importante de todo es una ocupación verdaderamente humana de las regiones (teóricas, administrativas o reales).

Las grandes concentraciones urbanas tienen costes sociales más que proporcionalmente elevados que las naciones pagan sin contestación. La gente es expulsada de la ciudad para habitar la periferia (¿es esto urbanización?) y perder un tiempo precioso en embotellamientos en su camino para los dormitorios, a una o dos horas hacia el lugar de trabajo. El "stress" aumenta, la ciudad de vida se reduce!

Un pequeño puente o una carretera quedan años sin construirse porque no hay dinero cuando se trata de regiones críticas; con valores per cápita superiores en absoluto o en equivalente de utilidad, las grandes inversiones en infraestructura de las concentraciones urbanas se realizan con cierta facilidad: el efecto dominación también aquí se manifiesta en la consecución de financiamiento.



Los habitantes de las zonas de atracción de inversiones y los "lobbies" envueltos quieren aeropuertos, aviones, autopistas y campos de golf cercanos; los pueblos alejados, las regiones fronterizas necesitan de carreteras y pequeños puentes,... ¿Cuántos kilómetros de carretera media (con un coste aproximado de 60 millones de pesetas por kilómetro) se pueden construir, utilizando recursos locales con el dinero dispendido con la importación de un solo Boeing 747?

Tiene que conseguirse, a corto plazo, en el plan nacional, y también, internacionalmente, las condiciones políticas, tecnológicas, jurídicas, económicas y financieras necesarias para:

— La creación de estímulos para trabajar en ambiente sin "stress" y con mejor calidad de vida.

— La utilización de modernas tecnologías (el programa Star es un ejemplo) en la creación de oportunidades de trabajo (programación informática, educación, investigación) independientes de la localización (con teleprocesamiento se puede trabajar en casa o en una oficina de localización no condicionada).

— Promover la inversión para la producción de energía eléctrica de origen eólico, solar, hídrico o mixto.

— Desarrollar infraestructuras deportivas y de vacaciones.

Sin olvidar que las comunicaciones transfronterizas pueden ser la determinante principal o una condición necesaria.

El aislamiento tiene un precio; no es inédito subvencionarlo (Berlín Occidental), Islas portuguesas del Atlántico). Todavía, un sistema de limitaciones de la dispendiosa localización en zonas de fuerte concentración urbana tiene inconvenientes por repeler la inversión (de localización básica, muchas veces, en falibles cálculos y teorías económicas discutibles) si no hay ventajas decisivas en localizaciones de alternativa. Es interesante el ejemplo de la GE Plastics en Cartagena ¿(una “región de frontera”)?

La política de no hacer nada, es mucho más peligrosa que planear sistemáticamente el “desarrollo” de regiones desérticas demográficamente, o la desertificación de regiones críticas ¿hay una teoría de dimensiones máximas de esos espacios?

Sin embargo, ¿por qué razón las regiones fronterizas deben ser actualmente voluntariamente aisladas? ¿Con qué finalidad? ¿Reservas naturales? ¿Zonas militares exclusivas? O sencillamente centrifugación inconsciente del elemento humano —a quien Dios consagró su creación— el Universo, la tierra en que vivimos...