

X. EL BORDE SEPTENTRIONAL ONUBENSE: UN ESPACIO "A CABALLO" ENTRE ANDALUCIA Y EXTREMADURA

JUAN MANUEL ROMERO VALIENTE

1. INTRODUCCION.

Los problemas y disfuncionalidades que afectan a los espacios intersticiales o "de borde" entre las diferentes unidades político-administrativas (comarcas, provincias, regiones, Estados), adquieren una mayor virulencia cuando los territorios implicados se caracterizan por un elevado subdesarrollo económico. Este es el caso de las CC.AA. de Andalucía y Extremadura, que presentan los niveles más bajos de empleo y renta del Estado español y la Comunidad Europea (HILDENBRAND, 1987), y específicamente del sector fronterizo entre las provincias de Huelva y Badajoz. A las condiciones desfavorables y limitaciones que el medio aquí presenta, tanto para la intensificación de las actividades productivas como para las comunicaciones viarias, hay que unir los efectos negativos que se derivan de la presencia de la frontera con Portugal. Esta se ha convertido históricamente en una solución de continuidad entre dos porciones (Baixo Alentejo portugués y Sierra Morena occidental) de un espacio geoeconómico común, coartando así sus posibilidades de desarrollo y contribuyendo a su despoblamiento (PINTADO y BARRENECHEA, 1972; PEREZ-EMBID, 1975).

Si este contexto sirve de marco general para entender los problemas de desenclave económico y territorial de esta zona, en el caso del borde septentrional onubense hay que contar también con factores específicos como son su aislamiento respecto a sus teóricos centros funcionales (Cortegana y Aracena, a nivel comarcal; y Huelva, a nivel provincial) y su vinculación al núcleo pacense de Fregenal de la Sierra. La presencia ahora de un límite a su vez provincial y regional introduce dificultades adicionales para esta comarca situada a caballo entre Andalucía y Extremadura, máxime teniendo en cuenta el reciente proceso de regionalización de las políticas territoriales y de desarrollo dentro del marco del Estado de las Autonomías.

Es la intención de este trabajo ofrecer una visión general de la problemática socio-territorial que afecta al borde septentrional onubense, poniendo de relieve los lazos geohistóricos que le vinculan a sus vecinos extremeños y los

déficits estructurales en infraestructuras y equipamientos que explican la escasa articulación territorial de todo el conjunto y su dependencia de un núcleo exterior como es Sevilla. A ello se consagra la mayor parte del texto, que recoge en su último epígrafe una valoración de las actuaciones en curso y del impacto que supondrá la apertura de fronteras en 1992, tratando con ello de proyectar a corto-medio plazo las pautas de funcionamiento y los cambios en la estructura territorial de este espacio.

El ámbito territorial donde se centra este estudio es el definido por los municipios fronterizos del norte de Huelva (Encinasola, Cumbres de San Bartolomé, Cumbres de Enmedio, Cumbres Mayores, Hinojales, Cañaveral de León, Arroyomolinos de León y Cala), y sur de Badajoz (Higuera la Real, Fregenal de la Sierra, Bodonal de la Sierra, Segura de León, Fuentes de León y Cabeza de Vaca) que conforman una comarca funcional básica cuyo centro de gravedad se sitúa en Fregenal de la Sierra.

2. UNA "TIERRA DE FRONTERA" ENTRE ANDALUCIA, EXTREMADURA Y PORTUGAL.

La situación actual de este territorio dividido entre dos provincias y regiones es resultado no de la geografía sino de la historia. En efecto, a partir de la Reconquista cristiana se ha ido fraguando la "artificial" fragmentación de este espacio a lo largo de un proceso histórico que se extenderá hasta el primer tercio del s. XIX y que guarda estrecho paralelismo con el de la perfilación geográfica de los dos Estados peninsulares (España y Portugal).

Desde la conquista castellana en 1253 por Alfonso X este territorio estuvo bajo la jurisdicción directa del concejo de Sevilla, de cuyo extenso alfoz formaba parte integrándose dentro del Partido de Aroche, una de las cinco demarcaciones administrativas en que aquel se dividía (GONZALEZ, 1951). Su localización fronteriza respecto a Portugal, con la que Castilla mantendrá durante toda la Baja Edad Media un largo contencioso a propósito de la "cuestión del Algarve", y su posición meridional en las rutas de la cabaña merina trashumante, le convertían en un enclave geoestratégico siempre codiciado por los Estados señoriales vecinos (Ordenes militares del Temple y Santiago, señoríos de Feria y Medina-Sidonia). Estos aprovecharán las crisis políticas internas de la Corona de Castilla (ss. XIV-XV) para obtener de los monarcas privilegios jurisdiccionales y concesiones territoriales a costa de estos territorios de realengo, no sin que ello fuera origen de numerosas protestas por parte de los propios vecinos y del concejo de Sevilla (PEREZ-EMBED, 1975; BORRERO, 1977).

Tras el turbulento período que supuso la Baja Edad Media, con importantes vaivenes en los límites fronterizos, la Edad Moderna va a suponer un período de estabilidad en el que se van a consolidar las circunscripciones administrativas existentes. A mediados del s. XVI la mayor parte del territorio serrano se mantiene bajo la tutela del concejo sevillano, donde destaca la posición

adquirida desde siglos anteriores por la villa de Fregenal de la Sierra cuya vitalidad demográfica (5.500 habitantes a fines del s. XV), su funcionalidad político-administrativa (sede de un Alcalde de Justicia con jurisdicción sobre todo el Partido de Aroche) y económica, así como su situación estratégica (en 2ª línea de defensa), la habían convertido en el núcleo director de toda la comarca (BORRERO, 1977). No obstante, algunas villas de la antigua jurisdicción sevillana (Segura, Fuentes, Cañaveral, Arroyomolinos, Calera) habían pasado ya definitivamente a formar parte de un poderoso vecino como era la provincia de León del Maestrazgo de Santiago (RODRIGUEZ BLANCO, 1985). Por otra parte, en 1542 las Coronas de Castilla y Portugal llegan a un primer acuerdo estable respecto a la demarcación de límites entre los ríos Chanza y Ardila, que había generado pleitos como el de Barrancos en 1493 (GONZALEZ JIMENEZ, 1986), dejando sólo por resolver el problema de la denominada "Tierra de la Contienda", donde se creaba una zona de condominio entre los municipios de Aroche, Encinasola y Moura (PEREZ-EMBED, 1975).

Los próximos reajustes fronterizos no tendrán lugar hasta el s. XIX al socaire de la nueva reestructuración político-administrativa del territorio español auspiciada por el reformismo borbónico. Los proyectos de provincialización de Bausá (1822) y el definitivo de Javier de Burgos (1833) eliminan la jurisdicción sevillana sobre este sector a la vez que lo reparten entre dos demarcaciones de nuevo cuño: las provincias de Badajoz (Extremadura Baja en 1822) y de Huelva. Fregenal de la Sierra y las villas de su antiguo término (Bodonal de la Sierra e Higuera la Real) se incorporan definitivamente a la jurisdicción extremeña, mientras que los territorios de la provincia santiaguista de León son repartidos entre las dos nuevas provincias, manteniendo no obstante en sus denominaciones el recuerdo de aquella histórica vinculación (Arroyomolinos de León, Fuentes de León). El litigio fronterizo en la Tierra de la Contienda parece ser la causa de la inclusión de Encinasola en la provincia de Huelva, máxime en un momento en el que las autoridades españolas se mostraban especialmente interesadas en zanjar definitivamente este contencioso, estableciendo límites precisos entre ambos Estados (Cano, 1987). A pesar de las negociaciones mantenidas y los acuerdos parciales (1834 y 1865) este conflicto no se resolverá hasta 1893 con el Convenio especial de repartición de la Contienda, incorporado al definitivo Tratado de Límites de 1926-27 entre España y Portugal (CORDERO, 1960).

3. SIERRA MORENA: BARRERA NATURAL Y BASE DE LOS APROVECHAMIENTOS.

Este proceso histórico de convivencia y relaciones ha sido y es, sin duda, propiciado por las propias características del medio físico, que dotan a este espacio de cierta unidad y personalidad geográfica dentro de los conjuntos territoriales en que se insertan. La personalidad de este espacio situado en el reborde septentrional de Sierra Morena está marcada, sobre todo, por su posición fronteriza y su carácter de zona de transición entre dos grandes unidades del relieve peninsular: la penillanura extremeña, representada en este caso por su apéndice más

meridional -la Tierra de Barros- y la propia Sierra Morena, cuya unidad más característica en este sector occidental es la Sierra de Aracena. Con la Tierra de Barros presenta diferencias morfológicas más claras, pudiendo establecerse el curso del río Ardila (afluente mariánico del Guadiana) como línea divisoria entre ambos dominios. Con la Sierra de Aracena las diferencias no son tanto morfológicas como estructurales y estratigráficas, amén de la existencia de un límite orográfico relativamente neto definido por un conjunto de serranías (sierras de las Contien-das, del Alamo, del Viento, de Hinojales) que se extienden en dirección NW-SE desde la frontera portuguesa hasta el curso del Rivera de Huelva. Esta disposición estructural de los relieves montañosos es la responsable tanto de las dificultades de comunicación viaria entre las provincias de Huelva y Badajoz, como del propio aislamiento de la banda fronteriza onubense respecto a la Sierra de Aracena y de su vinculación tradicional con el núcleo pacense de Fregenal. Explica, asimismo, la importante función ejercida por el eje viario (intercomarcal C-434) que se extiende aprovechando la dirección estructural de relieve, en detrimento -como más tarde se analizará- de las soluciones viarias Norte-Sur cuyo principal expo-nente es la N-435 (Huelva-Badajoz).

A esta función de obstáculo natural ejercida por el medio físico, hay que sumar las grandes dificultades que éste presenta para la intensificación de las actividades productivas. En efecto, este territorio serrano presenta escasas aptitudes (morfología agreste, suelos esqueléticos) para el desarrollo de las actividades agrícolas, que sólo se desarrollan marginalmente en conexión con las ganaderas y forestales en grandes explotaciones denominadas dehesas. La ganadería, fundamentalmente la cría del cerdo ibérico, constituye la actividad dominante y característica de este espacio, constituyendo el recurso natural con mayores potencialidades geoeconómicas y uno de los principales motores de los intercambios y relaciones entre los distintos municipios. Sobre la base de este aprovechamiento ganadero se ha generado una importante industria agroalimentaria, cuyos principales exponentes son los mataderos industriales de Higuera la Real (Badajoz) y Cumbres Mayores (Huelva), así como las fábricas de embutidos existentes en este núcleo onubense.

Este medio, hostil para la agricultura, se ha mostrado sin embargo generoso en recursos mineros, confiriéndole a la actividad extractiva un papel también destacado en la comarca. Esta se ha basado principalmente en las importantes reservas de mineral de hierro existentes al norte de Fregenal y en el área de Cala. Esta tradicional fuente de riqueza viene perdiendo protagonismo económico ante la crisis que padece este sector, razón por la cual han sido cerrados en los años 70 buena parte de los yacimientos. Las minas de Cala son el único yacimiento importante en explotación no tanto por la rentabilidad de su producción que es esca-sa o nula, sino por sus implicaciones en el empleo (cerca de 200 puestos de tra-bajo directos) en una zona deprimida y dependiente como ésta. La empresa pro-pietaria PRESUR (perteneciente al grupo I.N.I.) desarrolla desde 1984 un ambicio-so proyecto que pretende la revitalización económica de la comarca transfron-teriza a través del aprovechamiento integral del hierro extraído en Cala mediante su tratamiento tecnológico especializado en la factoría instalada en Fregenal de la Sierra. Hasta la fecha este proyecto en el que están involucrados los municipios

de ambos lados del límite autonómico no ha sido desarrollado sino en una mínima parte, de forma que -paradójicamente- los resultados económicos están siendo salvados por la producción de cobre que se vende íntegramente a la fundición de Río Tinto Minera en Huelva. La declaración, al amparo de la vigente ley de incentivos regionales, como Zona Industrial en Declive (noviembre 1988) del borde fronterizo surextremeño debe entenderse en este contexto.

Por último, destacar la nueva dimensión socioeconómica que pueden alcanzar estos espacios serranos con la valorización de sus distintivos físico-naturales en el contexto de las nuevas políticas de Parques Naturales (DIAZ DEL OLMO y COLON, 1990) y Turismo Rural (MARCHENA, 1990), desarrolladas sobre todo por la administración andaluza, al generar un enorme potencial turístico-recreativo que debe consolidarse como fuente de riqueza alternativa a corto-medio plazo.

4. UNA POBLACION ESCASA Y ENVEJECIDA.

Resumen de la interacción de los factores históricos, físicos y económicos anteriormente analizados es el comportamiento claramente regresivo de la población en el borde fronterizo. La debilidad del poblamiento es, sin duda, uno de los elementos que mejor lo caracterizan, ya que presenta densidades (inferiores a 20 habitantes/km²) muy por debajo de las medias provinciales (41'1, Huelva; 29'3, Badajoz), autonómicas (73'8, Andalucía; 26, Extremadura) y estatal (77 habitantes/km²) e incluso algo inferior a la media registrada (21 habitantes/km²) a lo largo de toda la frontera interautonómica de Andalucía (ROMERO VALIENTE, 1991). Esta situación, que hunde sus raíces en los procesos reconquistador y repoblador (CABRERA, 1985) y se perpetúa a través de los siglos ante las limitaciones productivas del medio físico -que ya en el s. XV propició migraciones hacia la frontera de Granada- (GONZALEZ JIMENEZ, 1986) se ha visto agravada más recientemente por el éxodo masivo que experimentan las áreas rurales españolas en las décadas 50, 60 y 70. Así, durante el período 1950-81 el ámbito de estudio ha sufrido una importante sangría migratoria que ha hecho perder a todo el conjunto más de la mitad de su población, perdiendo algún municipio (Cumbres de Enmedio) hasta el 67%. En la década de los 80 se ha asistido a un limitado pero significativo proceso de retorno que ha conseguido estabilizar el saldo demográfico de algunos municipios (Fregenal, 1'1% de crecimiento anual; Arroyomolinos de León, 0'7%; Cumbres Mayores, 0'2%; datos de 1981-86) si bien la gran mayoría sigue registrando índices de crecimiento negativos. Este comportamiento constantemente regresivo ha afectado notablemente a la estructura demográfica, que evidencia síntomas acusados de envejecimiento de la población, patentes sin excepción en todos los municipios transfronterizos, erigiéndose en la principal amenaza para su supervivencia a corto-medio plazo, salvo en Cumbres de Enmedio donde la situación es casi irreversible (MONTEAGUADO y MARQUEZ, 1986; DIAZ QUIDIELLO y GOMES, 1988).

5. LA PROBLEMÁTICA DE LAS COMUNICACIONES VIARIAS.

Las importantes deficiencias que presenta el sistema de comunicaciones viarias, tanto en lo que respecta a las características estructurales y geométricas de las carreteras como en la red de transporte público existente, repercuten asimismo de forma notable en los problemas de desenclave geoeconómico y desarticulación territorial que padece este espacio. A ello debemos unir la escasa funcionalidad de la única y controvertida línea ferroviaria existente: Huelva-Zafra.

La situación excéntrica de este territorio respecto a los principales itinerarios de acceso a Andalucía y/o Portugal reduce la oferta viaria en este sector fronterizo a carreteras de carácter interprovincial, intercomarcal y local. En el primer nivel se sitúa la N-435 (Huelva-Badajoz) de la Red de Interés General del Estado (R.I.G.E.), que presenta pésimas condiciones de trazado y firme a su paso por el tramo fronterizo, lo que reduce enormemente su funcionalidad articuladora y propicia la extroversión de estos municipios "de borde" respecto a sus respectivas capitales provinciales. Muy distinta y excepcional en la frontera andaluza es la situación de la intercomarcal C-434 que une Fregenal de la Sierra y la N-630 (ruta de la Plata) a la altura de Santa Olalla de Cala. Sus óptimas condiciones de trazado y firme, con una sección de 7/8 metros, la convierten en el verdadero eje articulador de este espacio serrano interregional, favoreciendo la posición de centralidad de Fregenal de la Sierra y, sobre todo, las relaciones directas a todos los niveles con Sevilla. Las diferencias en la intensidad media diaria (I.M.D.) de tráfico entre ambas carreteras hablan por sí solas respecto a su funcionalidad: la N-435 menos de 500 vehículos/día en su tramo fronterizo, y la C-434 entre 1.000-2.000 v/d.

Las carreteras secundarias comarcales o locales, cuya funcionalidad radica en la conexión interna de las entidades poblacionales menores y posibilitar su salida hacia aquellos ejes principales, adolecen de los mismos problemas que la N-435, si bien ahora se hacen más intensos en lo que se refiere al trazado (más sinuoso y accidentado) y características geométricas (firme en regular estado, calzadas con menos de 5 metros de anchura). Cabe destacar en este sentido la situación de la carretera C-439 que cubre el itinerario Higuera la Real (Badajoz)-Encinasola (Huelva)-Barrancos (Alentejo portugués), de grandes posibilidades articuladoras respecto a un enclave repartido entre Andalucía, Extremadura y Portugal. Dentro del territorio exclusivamente andaluz merece especial atención el eje NW-SE Encinasola-Cumbres Mayores-Arroyomolinos de León que debe constituir el verdadero nexo vertebrador de la banda septentrional onubense; así como las carreteras que unen este eje con la N-433 (Sevilla-Aracena-Rosal de la Frontera) cuyo pésimo estado imposibilita unas relaciones óptimas entre algunos núcleos del borde onubense (Hinojales, Cañaveral de León) y su teórico centro comarcal (Aracena).

La red de transporte público por carretera se adapta estrechamente al marco estructural y funcional que le ofrece el sistema viario, actuando si cabe como un nuevo elemento distorsionador al reducir las posibilidades de relación interior/exterior del ámbito fronterizo. Los núcleos que poseen una mayor

conectividad interna y accesibilidad son los situados en la intercomarcal C-434 (Cala, Arroyomolinos, Segura, Bodonal y Fregenal), que actúa de soporte de buen número de líneas de transporte interregionales con nodos terminales en Badajoz y Sevilla. El enclave noroccidental de Encinasola garantiza mínimamente su conexión a través de las líneas intraprovincial Encinasola-Huelva e interregional Sevilla-Fregenal-Oliva de la Frontera ya que el número de expediciones/día se reduce generalmente a viajes de ida y vuelta (EPYPSA, 1988). Marginal y preocupante puede considerarse la situación de los municipios situados entre la C-434 y la N-435, ya que si bien Cumbres Mayores y Fuentes de León pueden resolver precariamente su conexión a través de transbordos en las líneas que recorren la C-434, Hinojales y Cañaveral de León quedan totalmente marginados de los itinerarios de las líneas de transporte (EPYPSA, 1988). De este modo, el distanciamiento espacio-temporal existente entre los municipios del borde onubense respecto a sus teóricos centros de servicios (Aracena, Riotinto, Huelva) queda reforzado por las deficiencias del sistema de transporte, incrementando el aislamiento y la extroversión exterior de esta zona.

La línea férrea Huelva-Zafra atraviesa en dirección N-S el ámbito de estudio con estaciones en Fregenal de la Sierra y Cumbres Mayores. Proyectada, como la mayoría de las líneas interregionales andaluzas (Los Rosales-Zafra, Almorchón-Córdoba), para facilitar la salida de la producción minera de Sierra Morena (LOPEZ PEREZ, 1988) ha experimentado paralelamente a la crisis de este sector una pérdida de su funcionalidad, llegándose a plantear incluso su cierre (GARCIA y BARRON, 1987). Actualmente su principal función -dentro del ámbito fronterizo- es la del transporte del mineral de hierro que, procedente de las minas de Cala, se carga en la estación de Fregenal con destino al puerto de Huelva. Su incidencia en el transporte de viajeros es mínima, incrementándose sólo en el verano.

6. LA CENTRALIDAD FUNCIONAL DE FREGENAL DE LA SIERRA.

El estudio del sistema de relaciones en lo que respecta a satisfacción de servicios que requieren un cierto nivel de especialización en la oferta (enseñanza secundaria y universitaria, asistencia sanitaria especializada, comercio) pone de relieve claramente dos hechos, que ya se dejaban vislumbrar en los análisis anteriores: por una parte, la centralidad -aunque débil y precaria- de Fregenal de la Sierra en el borde fronterizo interregional; por otra, la dependencia funcional y extroversión de todo el conjunto respecto de un centro de superior rango: Sevilla.

Fregenal de la Sierra, por las razones históricas y físicas anteriormente aludidas, así como por su posición estratégica en un nudo de comunicaciones en el que convergen los principales ejes viarios que atraviesan este espacio (C-434, N-435 y línea Huelva-Zafra) constituye actualmente el núcleo con mayor poder articulador de los situados en el borde fronterizo. Esta posición de centralidad, aunque relativamente débil en un espacio que se ha venido definiendo por la

desarticulación territorial de sus asentamientos (CEDEX, 1987; FERIA, 1987) puede ser explicado, asimismo, por un óptimo nivel de equipamientos. La ubicación en este núcleo de sendos centros de B.U.P y F.P. lo convierten en un centro polarizador en materia de enseñanza secundaria con un área de influencia que rebasa los límites provinciales/autonómicos para extenderse por el borde septentrional onubense. Según datos del curso 1987-88 proporcionados por dichos centros, 66 alumnos (15 en F.P. y 51 en B.U.P.) procedentes de municipios del norte de Huelva desarrollan sus estudios en Fregenal. Vale la pena reseñar dos hechos: por una parte, el comportamiento dual de los estudiantes de Arroyomolinos de León, que se desplazan mayoritariamente a Fregenal para cursar el B.U.P y hacia Santa Olalla de Cala para F.P. (donde también existe un centro de B.U.P), lo que da una idea de su posición de solape en el hinterland de estos dos núcleos; por otra, la ausencia de líneas de transporte escolar sufragadas por la Consejería de Educación de Andalucía, por lo que estos estudiantes deben desplazarse a Fregenal con medios propios (EPYPSA, 1988).

La problemática existente en la prestación de servicios sanitarios a lo largo de toda la frontera de Andalucía (EPYPSA, 1988; ROMERO VALIENTE, 1991) adquiere tintes particularmente críticos en la banda limítrofe entre Huelva y Badajoz. Los Mapas Sanitarios elaborados por las CC.AA. de Andalucía (aprobado definitivamente en 1988) y Extremadura (en estudio) seccionan el ámbito de estudio en dos unidades de atención primaria: Zonas Básicas de Salud (Z.B.S.) de Cumbres Mayores y Fregenal de la Sierra. Ambas Z.B.S. ocupan la base dentro de la pirámide asistencial de demarcaciones sanitarias de mayor rango cuya función es la prestación de servicios hospitalarios de cierta especialización: se trata del Area Hospitalaria de Rio Tinto y el Area de Salud de Llerena para los sectores andaluz y extremeño respectivamente. Los principales problemas para el conjunto transfronterizo provienen precisamente de este último servicio, debido a la enorme distancia espacio-temporal que separa a estos municipios de sus hospitales comarcales de referencia (Rio Tinto y Llerena), con cronas que oscilan en torno a las 2 horas, cifra muy por encima de los 60 minutos fijados orientativamente por la normativa en materia sanitaria. Si a los problemas de accesibilidad unimos, sobre todo en el caso de Llerena (5.908 habitantes), un deficitario equipamiento hospitalario y una débil centralidad funcional, se explica que los vecinos del borde fronterizo opten mayoritariamente por acudir directamente -entrada por urgencias- a los hospitales -mejor dotados- de Sevilla (LOPEZ LARA, 1990) y Badajoz.

La atención primaria es otra asignatura pendiente debido a los déficits de equipamientos (centros de salud, consultorios locales, ambulancias) detectados en la zona, especialmente graves en el Centro de Salud de Cumbres Mayores, incapaz de satisfacer las necesidades asistenciales básicas en su Z.B.S., amén de que su escasa accesibilidad y conectividad repercute negativamente tanto en ello como en la obtención del volante administrativo que permita una atención más especializada en el Hospital de Rio Tinto. Recientemente ha entrado en funcionamiento un Centro de Salud en Fregenal de la Sierra, suficientemente equipado para garantizar un óptimo nivel de atención primaria a los vecinos de su Z.B.S. En este sentido, podría considerarse por las autoridades competentes de

ambas CC.AA. la posibilidad de ampliar la cobertura de este centro a los municipios onubenses de la Z.B.S. de Cumbres Mayores, pasando todo el conjunto fronterizo a conformar una especie de Distrito Sanitario -semejante a los existentes en Andalucía- cuyo Centro Coordinador se ubicaría en Fregenal, sin perjuicio del mantenimiento del Centro de Salud de Cumbres Mayores.

Los estudios realizados sobre la organización territorial de los mercados y el sistema comercial (FONTANA, 1963; MARQUEZ, 1990) reafirman la posición de centralidad de Fregenal de la Sierra, que constituye el centro de una subárea comercial conformada por la mayoría de los municipios del borde fronterizo Huelva-Badajoz. Los Anuarios del Mercado Español que publica BANESTO desde 1965, tomando como referencia el marco territorial de áreas y subáreas del Atlas Comercial de España de 1963, proporcionan datos sobre cuotas de mercado (C.M.) y grado de especialización comercial a nivel de municipios (BANESTO, 1989) que explican la capacidad polarizadora de Fregenal sobre la banda septentrional onubense en función, no tanto de su nivel de equipamientos (C.M.: 15) sino de la escasa potencialidad de los existentes en Cortegana (C.M.: 14) y Aracena (C.M.: 18), sobre todo teniendo en cuenta los problemas de conexión viaria. Destacar finalmente que la subárea de Fregenal de la Sierra forma parte del Sistema Comercial Andaluz (MARQUEZ, 1990), al integrarse dentro del Área de Mercado de Sevilla (C.M.: 1.588), poniendo una vez más de relieve el importante grado de atracción sobre esta zona de la capital de Andalucía.

En síntesis, puede hablarse de la existencia de un ámbito funcional básico, con centro de gravedad en Fregenal de la Sierra, que incluye municipios fronterizos del norte de Huelva y sur de Badajoz. Este hinterland de Fregenal presenta un área de máxima atracción que abarca en el borde septentrional onubense a los municipios de Encinasola, Cumbres de San Bartolomé, Cumbres de Enmedio, Cumbres Mayores y Arroyomolinos de León. En este último y, sobre todo, en Cala, se aprecia ya el impacto polarizador de Santa Olalla, manteniéndose entre este núcleo y Fregenal un juego de influencias. Hinojales y Cañaveral de León se encuentran en una posición "de sombra" respecto a las áreas de influencia de Fregenal y Aracena, su teórico centro comarcal.

7. EPILOGO: VALORACION DE ACTUACIONES EN CURSO Y PROYECCION SOCIO-TERRITORIAL.

Con una visión a corto-medio plazo y ante el horizonte que supone el año 1992, tanto en lo que respecta a las importantes actuaciones en infraestructuras viarias como en la cristalización del mercado interior único y la Europa sin fronteras, cabe esperar que se produzcan ciertas modificaciones en la actual estructura territorial. Por una parte, el acondicionamiento de la N-435 (Huelva-Badajöz) puede contribuir decisivamente al acercamiento de los núcleos de Cumbres de San Bartolomé, Cumbres de Enmedio y Cumbres Mayores hacia sus teóricas cabeceras comarcal (Cortegana) y provincial (Huelva). En relación con

ello puede producirse un cambio en sus preferencias viarias para el acceso a Sevilla en favor del eje Sevilla-Aracena-El Rosal (N-433) donde las obras de acondicionamiento y mejora acortarian las distancias espacio-temporales con la capital regional respecto al eje Fregenal-Santa Olalla-Sevilla. Mas difícil es la situación de Encinasola dada su localización periférica respecto a estos ejes de comunicaciones. El acondicionamiento de la carretera local H-211 se plantea como una necesidad para el acercamiento de este núcleo a sus centros-cabecera onubenses, amén de su papel estratégico de cara al desenclave económico de Encinasola y Barrancos (Alentejo-Portugal) que de este modo se verían involucrados en el circuito económico al que puede dar origen la potenciación del eje de comunicaciones Sevilla-El Rosal-Lisboa.

En lo que respecta al desarrollo económico se observa una asimetría y falta de coordinación en las políticas emprendidas a uno y otro lado del límite autonómico. La declaración como Zona Industrial en Declive a los municipios pacenses de la comarca de Fregenal de la Sierra, así como la potenciación de este núcleo como centro industrial (nudo principal de comunicaciones, polígono industrial), función que viene a completar las ya ejercidas anteriormente en materia educativa y comercial, sitúa al borde fronterizo extremeño en una posición de ventaja respecto a sus vecinos onubenses. Estos, por contra, apenas si son objeto de atención dentro del sistema de incentivos establecidos por la ZOPRE de Andalucía y el PRODINTUR de la Sierra de Aracena, que no incluyen a ninguno de estos municipios dentro de sus respectivos ámbitos de actuación. Asimismo, es previsible que el futuro P.N.I.C. transfronterizo Andalucía-Portugal centre su atención fundamentalmente sobre grandes proyectos como son la revitalización de la minería de Riotinto y las obras de acondicionamiento y mejora del viario principal. Sólo el Plan de Actuación que desarrolla el I.F.A. en la Sierra Norte de Huelva puede incidir de forma concreta en estos municipios al tener entre sus objetivos la viabilización de proyectos que utilicen recursos endógenos (cárnicos, madera y corcho).

8. BIBLIOGRAFIA

- BANESTO (1989): *Anuario del Mercado Español 1989*, Banco Español de Crédito, Madrid.
- BORRERO FERNANDEZ, M. (1977): "Un concejo de la 'tierra' de Sevilla: Fregenal de la Sierra (ss. XIV y XV)", *Archivo Hispalense nº 183*, pp. 1-70, Universidad de Sevilla.
- CABRERA MUÑOZ, E. (1985): "Del Tajo a Sierra Morena", *Organización social del espacio en la España medieval* (Cord. J. GARCIA DE CORTAZAR), pp. 123-162, Ariel-Historia, Barcelona.
- CANO GARCIA; G. (1987): "Evolución de los límites de Andalucía y percepción del territorio", *Geografía de Andalucía: Volumen I*. (Dir. G. CANO), pp. 49-120, Ediciones Tartessos, Sevilla.

- CEDEX (1987): *Estudios de Análisis Territorial. Comarca de la Sierra Sur*, COPUMA - Junta de Extremadura, documento inédito.
- CORDERO TORRES, J.M. (1960): *Fronteras hispánicas. Geografía e Historia, Diplomacia y Administración*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid.
- DIAZ DEL OLMO, F. Y COLON DIAZ, M. (1990): "Conservación y Espacios Naturales en Andalucía", *Geografía de Andalucía: Volumen VII* (Dir. G. CANO), PP. 165-188, Ediciones Tartessos, Sevilla.
- DIAZ QUIDIELLO, J.L. y GOMES, F. (1988): *Evolución demográfica y poblacional de la franja occidental de la provincia de Huelva*, CETU - Junta de Andalucía, documento inédito.
- EPYPSA (1988): *Problemática derivada de los límites regionales en Andalucía*, CETU - Junta de Andalucía, documento inédito.
- FERIA TORIBIO, J.M. (1986): *Análisis locacional de la provincia de Huelva*, Cuadernos del I.D.R. - Universidad de Sevilla.
- FONTANA TARRATS, J.M. (1963): *Atlas comercial de España*, Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, Madrid.
- GARCIA FUERTES, P. y BARRON DE ANGOITI, I. (1987): "El ferrocarril en Huelva", *Trenes nº 9*, pp. 46-79, Madrid.
- GONZALEZ, J. (1951): *Repartimiento de Sevilla: Tomo I*, Madrid.
- GONZALEZ JIMENEZ, M. (1986): "Conflictos fronterizos en la Sierra de Aroche. El pleito de Barrancos (1493)", *Huelva en su historia. Miscelánea histórica*, pp. 193-200, Colegio Universitario de La Rábida (Huelva).
- HILDENBRAND, Andreas (1987): "El FEDER y Andalucía: Análisis de las primeras acciones de la política regional comunitaria. *Revista de Estudios Andaluces nº 9*, pp. 111-148, Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- LOPEZ LARA, E. (1990): "Política sanitaria en Andalucía. Implicaciones administrativo-territoriales", *Geografía de Andalucía: Volumen VII* (Dir. G. CANO), PP. 423-456, Ediciones Tartessos, Sevilla.
- LOPEZ PEREZ, F. (1988): "El transporte ferroviario andaluz", *Geografía de Andalucía: Volumen VI* (Dir. G. CANO), pp. 147-200, Ediciones Tartessos, Sevilla.
- MARCHENA GOMEZ, M. (1990): "Implicaciones territoriales de la Política Turística en Andalucía", *Geografía de Andalucía Volumen VII* (Dir. G. CANO), PP. 328-347, Ediciones Tartessos, Sevilla.
- MARQUEZ DOMINGUEZ, J. (1990): *Comercio y Territorio en Andalucía*, Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Andalucía.
- MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO, J. y MARQUEZ DOMINGUEZ, J. (1986): "Crisis demográfica en la Sierra Morena onubense" *Revista de Estudios Andaluces nº 7*, pp. 165-184, Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

- PEREZ-EMBID, F. (1975): *La frontera entre los reinos de Sevilla y Portugal*, Excmo. Ayuntamiento de Sevilla.
- PINTADO, A. y BARRENECHEA, E. (1972): *La raya de Portugal. La frontera del subdesarrollo*, Cuadernos para el Diálogo, Madrid.
- RODRIGUEZ BLANCO, D. (1985): *La Orden de Santiago en Extremadura (ss. XIV y XV)*, Excma. Diputación de Badajoz.
- ROMERO VALIENTE, J.M. (1991): "La frontera interautonómica de Andalucía: un espacio periférico, deprimido y desarticulado", *Revista de Estudios Andaluces*, nº 15, pp. 1-28, Publicaciones de la Universidad de Sevilla.