

Ciudades que cruzan la frontera: un análisis crítico del proyecto Eurocidade Chaves-Verín¹

JUAN M. TRILLO SANTAMARÍA² ✉ | RUBÉN C. LOIS GONZÁLEZ³ | VALERÌA PAÛL CARRIL⁴

Recibido: 13-10-2014 | Aceptado: 08-03-2015

Resumen

Las distintas relaciones políticas, sociales, institucionales y económicas que pueden establecerse entre dos ciudades fronterizas han suscitado un interesante debate teórico acerca de cómo denominar esta particular forma de cooperación. En este artículo, elaboramos una revisión de la literatura académica, para optar por un término que nos parece operativo para el análisis de casos concretos: *ciudades que cruzan la frontera*. Este concepto conecta con un marco teórico propuesto para el estudio de proyectos de cooperación en entornos urbanos fronterizos, asentado en cuatro elementos: territorio de acción común, marco institucional, actividades e iniciativas, simbología y comunicación.

Teniendo en cuenta de manera preferente el contexto europeo, hemos optado por el estudio de caso de la denominada Eurocidade Chaves-Verín, pionera en el marco peninsular. El análisis se estructura en torno a los factores identificados en el marco teórico, empleando una metodología cuantitativa y cualitativa (consulta de información oficial, trabajo de campo y entrevistas semi-estructuradas). El resultado final de la investigación invita a afirmar que estamos ante un caso de *ciudades que cruzan la frontera*, si bien aún quedan retos para mejorar la cooperación transfronteriza.

Palabras clave: ciudades, frontera, Eurocidade Chaves-Verín, cooperación transfronteriza.

Abstract

Border-crossing cities: a critical analysis on the Eurocidade Chaves-Verín project

The different political, social, institutional and economic relations that may be established between two border cities have raised an interesting theoretical debate on how to name this particular cooperation. In this contribution we will elaborate a literature review on the subject, and choose one specific concept we believe is useful for the analysis of specific cases: *border-crossing cities*. This concept is linked to a theoretical model proposed to study cooperation projects in border urban areas, based on four elements: common territory, institutional framework, activities, symbols and communication.

1. Esta investigación se inserta en el proyecto «Los retos del sistema metropolitano español ante la Estrategia Europea 2020 en un contexto de crisis. La consolidación de un observatorio urbano y metropolitano», financiando por el Ministerio de Ciencia y Educación; Secretaría de Estado de Investigación; Dirección General de Investigación y Gestión del Plan Nacional de I+D+i; Subdirección General de Proyectos e Investigación. Deseamos agradecer al director y a los técnicos de la Eurocidade Chaves-Verín su amabilidad y disposición a facilitarnos información.

2. Universidade de Santiago de Compostela, juanmanuel.trillo@usc.es

3. Universidade de Santiago de Compostela, rubencamilo.lois@usc.es

4. Universidade de Santiago de Compostela, v.paul.carril@usc.es

Looking specifically to the European context, we have chosen the so-called Eurocidade Chaves-Verín, one of the first experiences in the Iberian Peninsula. The analysis is organised around the factors identified in the theoretical model; we will follow a quantitative and qualitative methodology (official documentation, fieldwork and non-structured interviews). The final results of the research suggest that we are dealing here with a case of *border-crossing cities*, although there still exist several challenges to improve cross-border cooperation.

Key Words: city, border, Eurocity Chaves-Verín, cross-border cooperation.

Résumé

Villes qui traversent la frontière: une analyse critique du projet Eurocidade Chaves-Verín

Les différentes relations politiques, sociales, institutionnelles et économiques qui peuvent s'établir entre deux villes frontalières ont suscité un intéressant débat théorique autour de la dénomination de cette particulière forme de coopération. Dans cette contribution, nous élaborons une révision de la littérature académique, et nous optons pour un concept qui nous semble opératif pour l'analyse de cas concrets, celui de « villes qui traversent la frontière ». Ce concept guide notre proposition de cadre théorique pour l'étude de projets de coopération dans de milieux urbains frontaliers, basé sur quatre éléments : territoire d'action commun, cadre institutionnel, activités, symboles et communication.

En ayant en compte de manière préférentielle le contexte européen, nous avons choisi le cas de la nommée Eurocidade Chaves-Verín, pionnière dans le cadre de la Péninsule Ibérique. L'analyse se structure autour des quatre facteurs identifiés dans le cadre théorique ; nous employons une méthodologie quantitative et qualitative (information officielle, travail de terrain et entretiens semi-directifs). Le résultat final de la recherche invite à affirmer que nous sommes en face d'un cas de *villes qui traversent la frontière*, quoiqu'il existe encore de défis pour améliorer les résultats de la coopération transfrontalière.

Mots Clés: ville, frontière, Eurocité Chaves-Verín, coopération transfrontalière.

1. Introducción

Desde comienzos de la década de 1990 se han multiplicado en Europa los proyectos de cooperación transfronteriza gracias sobre todo al impulso financiero otorgado por la Unión Europea (UE) a través de Interreg (Caramelo, 2007). A partir de entonces, han proliferado por todo el continente las denominadas eurorregiones, no habiendo frontera interna de la UE que no cuente con algún tipo de estructura de cooperación (Oliveras *et al.*, 2010; Datar, 2011). Un ejemplo particular en este sentido son los proyectos a escala urbana, que reciben varios nombres: eurociudades, eurodistritos, aglomeraciones transfronterizas, metrópolis transfronterizas, etc. (Wert, 2008; MOT, 2010; Decoville *et al.*, 2013). En los dos primeros términos, el prefijo «euro» tiene el mismo objetivo que el utilizado en el caso de las (euro)regiones transfronterizas: marcar tanto el continente en el que se encuentran como dotarles de un contenido prospectivo, de futuro, inserto en el objetivo último de integración europea.

Existe, por lo tanto, un discurso extendido que legitima los proyectos de cooperación transfronteriza como los «laboratorios de la integración europea», pues se presupone que desde la fron-

tera y el contacto diario de los habitantes debería fraguarse una Europa unida (Trillo, 2014). Y, en el marco de la UE, no solo de discursos se trata, pues existen las ya mencionadas ayudas a la cooperación, que comenzaron con la iniciativa comunitaria Interreg en 1991, y en el periodo de programación 2007-2013 pasaron a conformar un objetivo propio de la política regional europea, el de cooperación territorial. Asimismo, documentos fundamentales para la ordenación del territorio como la Estrategia Territorial Europea de 1999 o la Agenda Territorial de la UE, adoptada en 2007 y reformada en 2011 para adaptarse a la Estrategia 'Europa 2020', apuntan directamente a la importancia de contribuir a la cohesión territorial a nivel transfronterizo, transnacional e interregional.

En la Península Ibérica contamos con numerosos ejemplos de cooperación transfronteriza (Herrero de la Fuente, 2001; Cancela, 2008), algunos de ellos a escala urbana como, por ejemplo, L'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer (Castañer y Feliu, 2012) en la frontera España-Francia, o las denominadas eurociudades de Chaves-Verín, Tui-Valença y Ayamonte-Vila Real de Santo António en la frontera hispano-portuguesa. Si nos centramos en esta segunda frontera, las dos últimas son de reciente creación: 2012 en el caso gallego-minhoto, 2013 en el andaluz-algarvío. Ambas comparten que tuvieron como modelo la Eurocidade Chaves-Verín, cuya fundación data de finales de 2007. Por este carácter de referente señalado por otras iniciativas posteriores hemos escogido el caso de Chaves-Verín, dentro del elenco de posibles proyectos de estudio en el contexto peninsular.

La denominada Eurocidade Chaves-Verín, a pesar de su corta existencia, ha desarrollado una amplia gama de actividades, se ha insertado en redes europeas (Eixo Atlántico, Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal, Red Ibérica de Entidades Transfronterizas), y recientemente ha dado el paso para convertirse en una Agrupación Europea de Cooperación Territorial. Otros autores han estudiado previamente este caso, desde un análisis institucional (Campos y Pardo, 2008), a otro turístico (Pardellas y Padín, 2013), pasando por los cambios de significado en la frontera que conlleva (Lois, 2013). Sin perder de vista estos trabajos previos, nuestro objetivo es diferente. Pretendemos realizar un estudio partiendo de un modelo teórico centrado en la formación de proyectos de cooperación transfronteriza urbanos. Más allá de los términos utilizados por los propios actores de la cooperación transfronteriza en su gestión cotidiana, nos interesa encontrar una terminología común que sea de referencia a la hora de analizar distintos casos. Para ello, repasaremos diversas opciones teóricas para referirse a la cooperación urbana transfronteriza, y ofreceremos una lectura de síntesis a través de la propuesta de un término que nos parece el más adecuado: *ciudades que cruzan la frontera*.

En cuanto al estudio de caso, este se sustenta en dos aproximaciones metodológicas que consideramos complementarias. Por un lado, analizamos la documentación generada en torno al proyecto Eurocidade, ya sea a través de informes, artículos académicos, noticias de prensa, y seguimiento de la página web o redes sociales vinculadas al mismo. Asimismo, se solicitó a los técnicos del proyecto información específica sobre datos de gestión, con el propósito de obtener determinado material estadístico que es necesario para trabajar con el modelo propuesto. Por otro lado, hemos realizado trabajo de campo desde 2010 y más intensamente en 2013. Este trabajo ha incluido tres entrevistas semi-estructuradas en profundidad a actores principales del proyecto, pertenecientes al ámbito político-institucional. Este material cualitativo nos ha sido de gran utilidad y será empleado en los apartados correspondientes, ya sea a modo de información indirecta, ya de citas literales. Seguimos así las convenciones de la realización y análisis de entrevistas cualitativas, que incluyen anonimato y un análisis enfocado de manera preferente en las palabras y sus significa-

dos, más que en los datos y las estadísticas (Ruiz, 2003; Valentine, 1997; Taylor y Bogdan, 1984). Las entrevistas favorecen una mejor comprensión de los valores y creencias de los entrevistados, y ofrecen a su vez la oportunidad al entrevistador de clarificar algunos puntos concretos de la investigación. Asimismo, esta metodología cualitativa se inserta de lleno en la llamada que un grupo de especialistas hicieron a principios de la década pasada acerca de la necesidad de la misma para una agenda de investigación sobre ciudades, fronteras y cooperación (Ehlers *et al.*, 2001).

La estructura del artículo es la que sigue. Comenzamos con los apartados teóricos; el primero repasa diversos términos referidos a ciudades fronterizas que mantienen vínculos entre sí; el segundo busca un modelo teórico para el análisis de proyectos urbanos transfronterizos. Tras ello, presentamos el caso de estudio en cuatro subapartados, en virtud de los elementos identificados en el modelo propuesto. A continuación, elaboramos un apartado de discusión crítica acerca de los resultados del proyecto de la Eurociudad Chaves-Verín, con el fin de dilucidar si se trata de un ejemplo de *ciudades que cruzan la frontera*. Concluimos con un apartado de reflexiones finales.

2. En busca de una definición

Un repaso a la bibliografía internacional especializada nos ofrece, en un primer momento, dos términos empleados para hacer referencia a entornos urbanos que mantienen fuertes vínculos entre sí: «ciudades gemelas» (en inglés, *twin cities*) y «ciudad binacional» (en inglés, *binational city*). El segundo de ellos fue el tema central de un número especial de la revista *GeoJournal* (2001, nº 54-1), cuyos debates retomaremos aquí en parte.

Ehlers *et al.* (2001) definen en el artículo introductorio del citado número especial de *GeoJournal* la «ciudad binacional» como «una ciudad doble a ambos lados de una frontera estatal, cuando una de las partes está en el país A y la otra en el país B, que están conectadas por sentimientos de cercanía y semejanza» (Ehlers *et al.*, 2001: 2, traducción propia). Las autoridades locales han de ser capaces de guardar un equilibrio entre la competición y la cooperación con la ciudad vecina fronteriza. Esto es, una ciudad binacional se alcanzaría cuando se establece un proyecto en común entre dos ciudades fronterizas vecinas, impulsado por la clase política, pero donde ha de integrarse de manera fundamental la población. Este concepto adquiere fuerza en la literatura anglosajona a través de los análisis de Eurode, nombre que recibe el proyecto de cooperación entre Kerkrade (Alemania) y Herzogenrath (Países Bajos), sobre todo de la mano de Ehlers (2001, 2007). Para Ehlers, la idea última de conformar una nueva ciudad anclada en una identidad propia, superando las mentalidades nacionales, anima al uso de este término, que la propia autora concibe como cargado de una considerable utopía.

En cuanto al término *twin cities*, lo podemos encontrar ya en textos de autores clásicos en la disciplina geográfica como Hartshorne (1932, cfr. Tulla *et al.*, 2006), en su análisis de las ciudades de St. Paul y Minneapolis, divididas por el río Mississippi, aunque pertenecientes ambas al Estado de Minnesota (EEUU). Este concepto acaba por desplazarse para hacer mención a dos ciudades fronterizas separadas por un límite estatal, pero que mantienen una serie de relaciones (Eskelinen y Kotilainen, 2005). En especial, se trata del término más utilizado en la frontera México-Estados Unidos (Sparrow, 2001). No obstante, autores como Alegría (2000) se muestran escépticos a la hora de catalogar estos casos como ejemplos de una fuerte coordinación estratégica a ambos lados de la frontera, es decir, que conformen una estructura urbana con visos de funcionar de forma integrada. La crítica ha puesto de manifiesto que las relaciones entre las ciudades mexicanas y estadounidenses se basan más en una explotación de diferenciales (económicos o legales, véase

el caso de las maquiladoras en Coronado y Phillips, 2007) que en una coordinación de políticas comunes.

En otro artículo del número especial citado, Buursink (2001) repasa una serie de conceptos utilizados para hacer referencia al fenómeno que nos ocupa. Parte de la constatación de una realidad concreta: la existencia de «parejas de ciudades fronterizas», separadas por un límite internacional. Estas ciudades fronterizas pueden catalogarse en virtud de su formación y de la intensidad de la relación entre ellas. Así, distingue:

a) ciudades dobles/duplicadas y partidas: son aquellas que presentan un alto grado de continuidad del área urbanizada; incluso, la propia línea fronteriza pasa desapercibida, y se tiene la impresión de estar en una sola ciudad. Estaríamos ante el caso de ciudades duplicadas o dobles cuando una de ellas es producto de la existencia de la otra, anterior en el tiempo (como ocurre con las ciudades fronterizas mexicanas respecto a las de los EEUU). Por su parte, las ciudades partidas son aquellas que existían como una sola y quedaron divididas producto de las guerras, como sucedió en Europa central tras la II Guerra Mundial, o como aún sucede en la capital chipriota.

b) ciudades conectadas: se trata de ciudades que no se encuentran físicamente contiguas, y que se conectan gracias a infraestructuras (puentes, túneles, carreteras). Es lo que ocurre en el caso de Malmö (Suecia) y Copenhague (Dinamarca) (cfr. Bucken-Knapp, 2001).

c) ciudades adyacentes o integradas: no se refiere tanto a la distancia física como a la cercanía en términos políticos, económicos y sociales, esto es, la conciencia de que existen unos problemas comunes a ambos lados de la frontera, y la cooperación es la mejor herramienta para combatirlos. Según el menor o mayor grado de cooperación, estaremos ante ciudades adyacentes o integradas.

En este repaso no podían faltar los dos términos aludidos con anterioridad. En ambos casos, Buursink (2001) se muestra crítico. En cuanto a «ciudades gemelas», considera que la metáfora no es apropiada, ya que no se trata de dos ciudades semejantes en todos sus aspectos (tamaño, apariencia, fecha de creación) (cfr. Ehlers, 2001). En relación a «ciudad binacional» (o, como él mismo denomina, «aglomeración binacional») estima que, a pesar de la cooperación y el proyecto en común, siguen existiendo dos sociedades y mentalidades distintas a ambos lados de la frontera, por lo que no cabe hablar de una ciudad, sino de dos. Otro posible término apuntado por el autor es el de «ciudad transfronteriza», que queda también descartado por su posible referencia a la existencia de una única ciudad, cuando son dos las existentes. Finalmente, acaba proponiendo un término que considera más preciso, «ciudades que cruzan la frontera» (*border-crossing cities*), que define como:

[E]l mejor nombre para parejas de ciudades fronterizas que presentan contactos a través de la frontera, con independencia de las diferencias existentes entre ambas, y que parten de sus intereses y oportunidades en común. En la medida en que están adyacentes, dan la impresión de una sola masa contigua que se extiende sin solución de continuidad cruzando la frontera. Los habitantes de ambas ciudades cruzan regularmente la frontera para realizar compras, divertirse, o porque tienen un trabajo en la ciudad vecina. Las ciudades no son solo un continuo de edificios o de personas individuales, sino que las entendemos y las concebimos como una única comunidad local dirigida por autoridades locales. Las iniciativas transfronterizas en particular parten de organismos públicos y semi-públicos, cuyos representantes se reúnen periódicamente para elaborar proyectos comunes (Buursink, 2001: 17, traducción propia).

En dicha definición se incide de manera clara en la existencia de un proyecto en común, liderado por las elites locales, en el que los habitantes han de participar de manera activa. A nuestro entender, Buursink (2001) pone mucho énfasis en la continuidad física, a diferencia de otros términos analizados previamente. En todo caso, queda claro que este autor toma como elemento principal en la definición la idea de cooperación sobre otras variables, como la distancia o los tipos de entramado urbano.

La Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) ha venido desarrollando desde la década pasada diversos análisis sobre la que denomina «aglomeración transfronteriza» o «conurbación transfronteriza»⁵, y que define «no tanto por un concepto estrictamente morfológico (conjunto urbano transfronterizo atravesado por una frontera) sino como por un conjunto más o menos extenso de funcionalidades urbanas transfronterizas, a lo que se le suma un proyecto político común sobre un territorio definido» (MOT, 2003: 5, traducción propia; cfr. MOT, 2000). De nuevo, las dimensiones prospectiva y funcional destacan sobre la cuestión morfológica. Estos elementos señalados conectan en gran parte con tres de los cinco criterios que Nel-lo y Muñoz (2007) identifican «para tratar de definir aquello que puede ser llamado ciudad» (Nel-lo y Muñoz (2007:306). Si eliminamos los dos económicos (estructura económica en términos de producción y consumo de servicios), los tres que restan son el estatuto jurídico, los ámbitos funcionales y la continuidad del espacio construido. El primero depende de la definición que en cada país se haga de ciudad, y de la institucionalización de la misma a una determinada escala y con unas determinadas competencias. Obviamente, en el momento que se genera una entidad político-administrativa urbana o metropolitana se posibilita el surgimiento de proyectos, estrategias, etc. a esa escala. En segundo lugar, los criterios funcionales suelen basarse en la movilidad. En términos generales, el indicador para definir si una determinada área forma parte de la misma realidad urbana son las redes de relación. Por último, la continuidad del espacio construido parte de la constatación que, cuando se interrumpe el continuo urbano, deja de ser pertinente hablar de ciudad; este continuo se puede definir con criterios morfológicos, pero también con densidades poblacionales.

Volviendo a los estudios de la MOT (2006), se establece en ellos una distinción morfológica en virtud de la distancia entre los núcleos urbanos. Tendríamos, por un lado, las aglomeraciones transfronterizas estrictas, definidas como «conjunto de urbanización denso y continuo» (por ejemplo, las áreas metropolitanas alrededor de Ginebra o Lille, que se extienden más allá de los límites estatales); por otro, las catalogadas como «redes urbanas transfronterizas» y «regiones urbanas transfronterizas», que se caracterizan por poseer una mayor extensión, un mayor número de núcleos, así como la inexistencia de una continuidad morfológica (Viena-Bratislava o Bayona-San Sebastián)⁶.

Esta segunda tipología de conjuntos urbanos transfronterizos es el objeto de un reciente estudio ESPON, denominado *Metroborder*, centrado en las «regiones metropolitanas policéntricas transfronterizas», que se definen como «construcciones políticas basadas en aglomeraciones transfronterizas que consideran la existencia de las fronteras nacionales como un recurso para aumentar las interacciones al nivel local, y basadas en la integración de los centros metropolitanos en redes globales» (Chilla, 2010: 7, traducción propia). En concreto, se analizan de manera detallada

5. En sus publicaciones en francés se utiliza el término *agglomération transfrontalière*, y *cross-border conurbation* en las editadas en lengua inglesa.

6. En el documento de 2006 (MOT, 2006), y sobre la base del proyecto ESPON 1.4.3 *Study on urban functions*, liderado por la Université Libre de Bruxelles (ULB), se proponen nueve tipologías de aglomeraciones o redes transfronterizas, en virtud del tamaño, número y distancia de los núcleos urbanos.

dos estudios de caso: la llamada Gran Región alrededor de Luxemburgo y el Rin Superior; y el conjunto de las áreas urbanas de Basilea, Estrasburgo y Karlsruhe⁷.

3. La necesidad de un proyecto común

Se ha constatado en el apartado anterior que la dimensión prospectiva es un factor fundamental en las distintas definiciones aportadas. Esto es, la necesidad de articular un proyecto conjunto entre actores a ambos lados de la frontera, en el que participe la población local, se erige como una condición *sine qua non* para poder hablar de la existencia de ciudades gemelas, ciudades binacionales, ciudades dobles, regiones metropolitanas transfronterizas, etc., o cualquiera de las denominaciones que hemos revisado. De las distintas definiciones aportadas, y teniendo en cuenta que la escala de análisis que nos interesa es la propia de pequeñas ciudades fronterizas, nos quedaríamos con la propuesta de Buursink de «ciudades que cruzan la frontera». A pesar de la complejidad del término en su traducción al castellano, coincidimos en que el uso de «ciudad transfronteriza» o «ciudades transfronterizas» puede dar a entender que tratamos con una sola ciudad que traspasa la frontera, cuando en realidad estamos ante dos ciudades que cooperan a través de la frontera. No obstante, preferimos no incidir en demasía sobre la cuestión de contigüidad de los espacios urbanos. Es por ello que optamos por el término indicado frente al de «aglomeración transfronteriza» o «conurbación transfronteriza» —véanse las definiciones de aglomeración urbana y conurbación ofrecidas en Zoido *et al.* (2013), que inciden en la continuidad urbana.

Cabe ahora preguntarse por los elementos que entran en juego a la hora de poner en práctica un proyecto conjunto. Buursink (2001) destaca tres: la existencia de un territorio compartido; un marco institucional; y los contactos entre la sociedad civil y los habitantes (cfr. Sparrow, 2001). La MOT (2006) hace lo propio, y serían: claridad política y democrática (incorporación de distintos niveles territoriales); eficacia operacional sobre el plano técnico (comisiones conjuntas, estudios, planes); y asociación de «fuerzas vivas» y de la población del territorio (empresas, sindicatos, asociaciones, etc.). En último término, se persigue crear un sentimiento de pertenencia al territorio transfronterizo. Desde un análisis de la gobernanza, se busca articularla a través de dos ejes (MOT, 2010): el de los técnicos y políticos locales, que han de asegurar una gestión adecuada de los recursos; y el de la sociedad civil, que ha de hacerse partícipe del proyecto, mediante medidas de diálogo, mecanismos de participación, disfrute de servicios concretos, etc. Por su parte, Ehlers (2007) aplica las teorías propias de la nueva geografía regional al análisis de Eurode, definida por la autora, recordemos, como una «ciudad binacional». En concreto, y adaptando el modelo de Paasi (1996), se requiere la existencia de un territorio común, unas instituciones conjuntas, una simbología compartida y, en último término, una posible identificación de los ciudadanos con el proyecto (cfr. Trillo y Lois, 2011; Trillo, 2014).

Aunando las aportaciones de los autores reseñados en el párrafo anterior, podríamos sugerir una propuesta de modelo teórico para analizar proyectos de «ciudades que cruzan la frontera». Deberían tenerse en cuenta cuatro elementos:

a) *Territorio de acción común*, que será el conformado por los términos municipales de las ciudades que participan en la cooperación.

7. Para un estudio comparativo de diez casos europeos, basado en el proyecto *Metroborder*, y que tiene por objetivo presentar una tipología funcional de metrópolis transfronterizas, véase Decoville *et al.* (2013).

b) *Marco institucional*, en el que entran los actores que llevan a cabo la cooperación, ya sean los propiamente locales, ya los de otros niveles territoriales que contribuyen a la misma. Se incluyen también las comisiones, planes o estudios que impulsan el proyecto.

c) *Actividades e iniciativas desarrolladas*, con un objetivo de servicio a los habitantes y la sociedad civil, a los que se trata de implicar activamente en el proyecto.

d) *Simbología y comunicación*, que persiguen otorgar una imagen propia al proyecto, el cual se pretende expandir y hacer reconocible, tanto dentro como fuera del territorio de acción común.

El objetivo primordial, por lo tanto, es alcanzar un proyecto de cooperación transfronterizo que implique y beneficie a los ciudadanos. Algunas de las áreas de intervención posibles en entornos fronterizos, de acuerdo con la MOT (2006; 2010), son: ordenación del territorio, planificación, transporte y movilidad; desarrollo económico; empleo, formación y educación superior; vivienda; asuntos sociales y sanitarios; medio ambiente, turismo, cultura y ocio. Sin duda, los problemas propios de la cooperación transfronteriza (incompatibilidades administrativas y legales, niveles competenciales diversos, gestiones de servicios descoordinados –cfr. ARFE, 2001; Ricq, 2006), que pueden observarse en distintas escalas, se ven magnificados en el nivel local fronterizo. Es por ello que los desafíos a los que se enfrentan las «ciudades que cruzan la frontera» son de particular relevancia. En este sentido, ha de hacerse hincapié en la importancia del contexto en el que nos movamos: el marco europeo ofrece un campo de acción propicio para la cooperación transfronteriza, legitimada tanto por el Consejo de Europa como por la UE (Caramelo, 2007), algo que no ocurre en otros contextos, como el norteamericano (Velde, 2000; Sohn y Lara-Valencia, 2013).

4. El caso de la Eurocidade Chaves-Verín

El proyecto de cooperación entre los municipios de Chaves y Verín, iniciado formalmente a finales de 2007, recibió el nombre de Eurocidade Chaves-Verín, adoptando el término común al gallego y al portugués. Por lo general, este se utiliza para hacer referencia tanto al espacio de cooperación como a los organismos conjuntos que lideran tal proyecto. Es por esto último que son constantes las menciones a la Eurocidade como actor institucional que lleva a cabo acciones sobre el terreno.

En este trabajo, emplearemos el término Eurocidade para referirnos al proyecto de cooperación; cuando queramos hacer referencia al espacio de cooperación, hablaremos del territorio de acción común, o de los municipios de Verín y Chaves. En los próximos cuatro subapartados presentamos el estudio de caso a través de los elementos que se individualizaron en el marco teórico como constituyentes de un proyecto de «ciudades que cruzan la frontera».

4.1. Territorio de acción común

Verín, con 14.707 habitantes, es el segundo municipio más poblado de la provincia de Ourense (Galicia) tras el correspondiente a la capital (107.597 habitantes) (2012)⁸. Consta de 15 parroquias que, por lo general, se corresponden con una sola entidad de población, tal y como suele suceder en el caso del sureste de Galicia (Bouhier, 1979). De ellas, la parroquia que se corresponde

8. Todos los datos se han obtenido del Instituto Galego de Estatística (<http://www.ige.eu>) y del Instituto Nacional de Estatística (<http://www.ine.pt>).

con el aglomerado urbano de Verín concentra más del 70% de la población de todo el municipio, con 10.653 habitantes. Tomando la convención estadística habitual (y oficial) en España de considerar una ciudad como aquella entidad con más de 10.000 habitantes (Lois, 2012), Verín tiene indudablemente características urbanas.

Por su parte, el municipio de Chaves posee 40.903 habitantes (2012), divididos en 39 *freguesias*⁹, que son el equivalente a las parroquias gallegas. Tres *freguesias* de Chaves se pueden considerar plenamente urbanas (Santa Maria Maior, Madalena e Samaiões, y Santa Cruz/Trindade e Sanjurge), y agrupan casi el 45% de la población, con 18.118 residentes en el aglomerado urbano (el dato de población por *freguesias* es de 2011). Por lo tanto, y a efectos estrictamente demográficos, el municipio de Chaves triplica el contingente de población de Verín; sin embargo, si nos concentramos en los aglomerados urbanos, las dimensiones demográficas no son tan desproporcionadas. En efecto, Chaves-ciudad es más grande que Verín-ciudad, pero no llega a duplicar el tamaño poblacional de la ciudad gallega.

En todo caso, hay que destacar que ninguno de los aglomerados urbanos alcanza la frontera, en la que se encuentran parroquias o *freguesias* de tipo rural. El centro urbano de Chaves se encuentra a 8 km de la frontera, y el de Verín a 14, por lo que 22 km distan entre ellos. Puede mencionarse que, por la diferente conformación de los mapas municipales en Galicia y Portugal (Paül, 2007), el municipio de Chaves tiene una extensión seis veces mayor que la de Verín; este dato no implica nada relevante, dado que los municipios portugueses tienen dimensiones «comarcales» en el sentido gallego (Mapa 1). Por este motivo, en el Cuadro 1, que sistematiza los datos hasta aquí expuestos, ofrecemos también los relativos a la comarca gallega cuya capital es Verín (Val de Monterrei), comparables con el municipio de Chaves.

A pesar de estas modestas cifras, el binomio de ciudades de Chaves y Verín es el más relevante en el interior rayano gallego-portugués, que sufre, desde hace décadas, un acusado proceso de despoblación y envejecimiento, lo que implica que se puede considerar un área casi vacía sin prácticamente ningún núcleo urbano (Trillo y Paül, 2014; Paül, 2013; Lois, 2004; Aldrey, 2005; Medeiros, 2005-2006). Las dos ciudades están directamente conectadas por la carretera N-532 de lado gallego y la N-103-5 del portugués. Recientemente, desde junio de 2010, han quedado ligadas a través de una autovía, que se denomina A-75 (Verín-Feces de Abaixo) en el lado gallego y A-24 en el portugués (desde la frontera se dirige hacia Vila Real). Además, la autovía gallega A-52 (Vigo-Ourense-Verín-Benavente), conocida como Autovía das Rías Baixas, supone un importante eje de comunicaciones tanto para las poblaciones del sur de Ourense como las de Trás-os-Montes, la región en la que se inserta Chaves. De hecho, la autovía A-75 no comunica estrictamente Verín con la frontera, sino el trazado de la A-52 con la frontera, pues la A-52 discurre 3 km al sur de la ciudad.

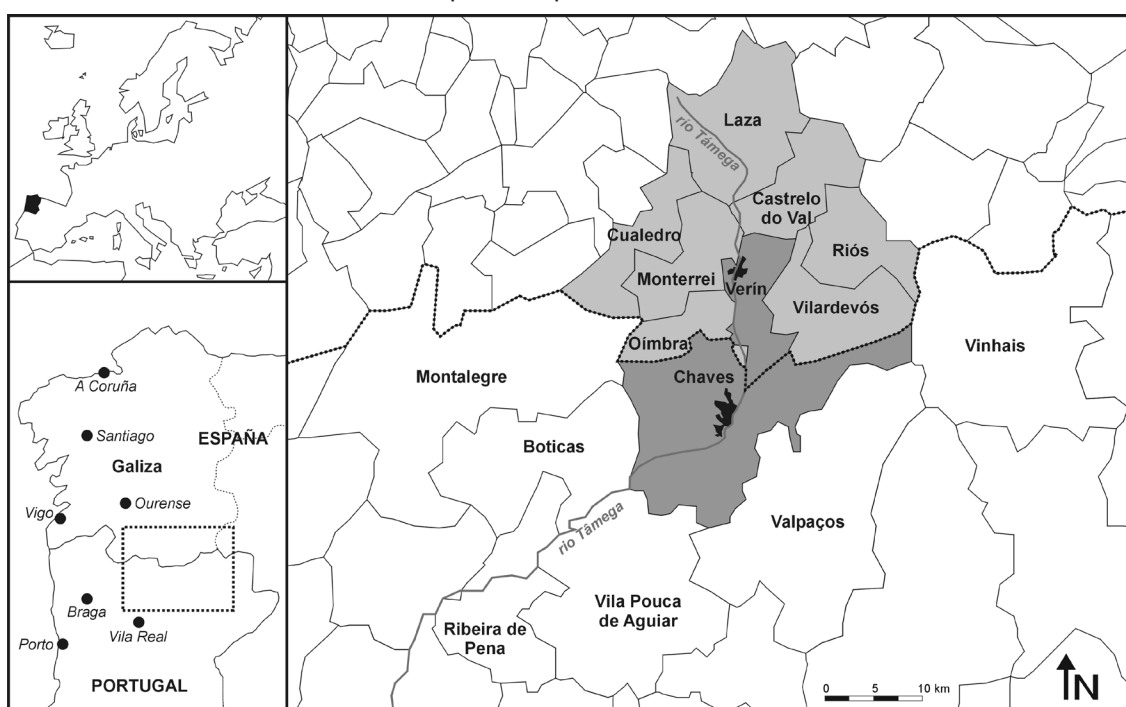
9. Tradicionalmente había 51 *freguesias*, pero la aplicación de la reciente *Lei n.º 22/2012 de 30 de maio: Aprova o regime jurídico da reorganização administrativa territorial autárquica* las ha reducido a 39. Utilizamos las nuevas denominaciones y delimitaciones.

Cuadro 1. Datos básicos del territorio Chaves-Verín

	Extensión (km ²)	Parroquias/ freguesias	habs. (2012)	Densidad (hab./km ²)
Chaves (municipio)	591,3	39 (51)	40.903	69,2
Verín (municipio)	94,1	15	14.707	156,3
Val de Monterrei (comarca)	1.007,2	82	28.261	28,1

Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE portugués e IGE, todos ellos referidos a datos de padrón 2012

Mapa 1. Mapa de situación



Fuente: elaboración propia

A continuación se analizarán los residentes extranjeros, el mercado de trabajo, las relaciones empresariales y los desplazamientos entre los municipios de Chaves y Verín, pues un territorio no es solo extensión, sino que también queda conformado por los flujos y vínculos que en él se producen. De este modo, una información que puede ser relevante para medir las relaciones transfronterizas sería observar el número de residentes en Verín procedente de Chaves, y viceversa. Este nivel de detalle no se ofrece en las estadísticas oficiales, por lo que se ha de jugar con otros parámetros. Así, según el padrón de 2013, son 1.820 los ciudadanos portugueses que viven en Verín, sin que se pueda conocer la procedencia exacta de estos. Dicha cifra supone el 68,4% del total de población extranjera en Verín, y el 27% del total de ciudadanos portugueses que viven en la provincia de Ourense. En relación a Chaves, solo 85 ciudadanos españoles se recogían en el censo de 2011, lo que representaba el 27% del total de españoles en el distrito de Vila Real¹⁰.

10. Datos obtenidos en los servicios estadísticos español, gallego y portugués (<http://www.ine.es>; <http://www.ige.eu>; <http://www.ige.pt>). Portugal ofrece diversos datos estadísticos por distritos, una división administrativa tradicional equivalente a la provincia

Otro factor a tener en cuenta sería la movilidad laboral, que puede medirse desde dos ángulos. Por un lado, los ciudadanos que se desplazan a vivir y trabajar al otro lado de la frontera; por otro, los que solo se desplazan para trabajar, que son los denominados trabajadores transfronterizos. Tampoco en este caso es fácil encontrar información detallada a nivel municipal, aunque pueden aportarse algunos datos¹¹. En cuanto al primer grupo de trabajadores, se contabilizan 1.488 afiliados portugueses en la seguridad social española en la provincia de Ourense, mientras que solo hay 80 personas físicas de nacionalidad española con remuneración declarada en el distrito de Vila Real. En referencia a los trabajadores transfronterizos, son 69 los contratos laborales a trabajadores portugueses residentes en Portugal en la provincia de Ourense; de ellos, 4 se corresponden con Verín. Por su parte, solo se contabilizan 7 personas físicas de nacionalidad española y residentes en España con remuneración declarada en el distrito de Vila Real, sin poder especificar las que trabajan en Chaves.

Podría analizarse también el número de empresas portuguesas en Galicia y viceversa, aunque tampoco contamos con datos en detalle. Solo 9 empresas portuguesas estaban inscritas en la provincia de Ourense en 2013. En todo caso, y siguiendo los estudios previos de Meixide y de Castro (2001) y Lois (2007), en un contexto de integración económica, en el que las áreas de las que se trata (Galicia y el Norte de Portugal) no son de grandes dimensiones y las comunicaciones son satisfactorias, las empresas no tienen motivos para instalarse en el país vecino, ya que pueden coordinar sus acciones desde su sede en uno de los países y alcanzar el mercado vecino de manera rápida gracias a las infraestructuras de transporte. Por lo tanto, la inversión que se realizará no será de naturaleza industrial, sino comercial, apostando por compañías intermedias que coloquen con facilidad los productos en el mercado próximo.

Un análisis de flujos puede ser más relevante a efectos de medir los intercambios en el territorio de la Eurocidade, una vez observado que ni el número de residentes extranjeros ni el de trabajadores transfronterizos es significativo, lo mismo que ocurre con el de empresas foráneas. Dichos datos pueden obtenerse a través del Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP)¹². Cabe apuntar, no obstante, que el OTEP da cuenta del número de pasos en un punto determinado, pero no del origen y destino de los desplazamientos, por lo que no puede concretarse la escala (local, provincial, estatal) de los datos proporcionados. En términos comparativos con toda la frontera hispano-portuguesa, el tramo Galicia-Norte de Portugal concentra aproximadamente el 50% de los pasos fronterizos por carretera, lo que se explica en buena parte por la dispersión de asentamientos característica de la zona (Palmeiro y Pazos, 2008). Dos son los puntos de entrada y salida principales: en el litoral, el eje Tui-Valença, y en el interior, el eje Chaves-Verín, en concreto, en el paso entre Vila Verde da Raia y Feces de Abaixo. Si observamos los datos de vehículos ligeros, que han de leerse como los desplazamientos de personas, las últimas cifras para 2011 indican un tráfico medio diario de 5.463 vehículos, lo que supone un 17% del total de los desplazamientos fronterizos entre Galicia y el Norte de Portugal. Este eje es, sin duda, el más relevante en toda la *raia* seca, pues concentra casi el 60% del total de este tramo de frontera. Se observa, en

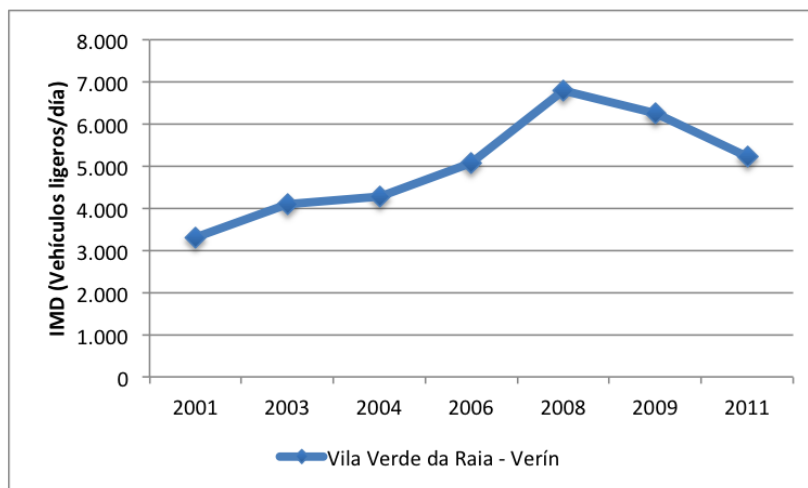
española y que no coincide con la división NUTS 3. En el caso del municipio de Chaves, pertenece al distrito de Vila Real, que abarca municipios de tres NUTS 3 (Alto Tras-ós-Montes, Douro y Tâmega) con una extensión de 4.328 km² y una población de 207.184 habitantes (censo de 2011).

11. Los datos aquí expuestos se han obtenido del documento *Indicadores de Mobilidade Transfronteira 2014*, realizado por el EURES Transfronteira Galicia-Norte de Portugal (<http://www.eures-norteportugal-galicia.org>), en el que se recoge información proveniente de distintos organismos españoles, gallegos y portugueses. El dato detallado de trabajadores portugueses en Verín se ha obtenido mediante comunicación directa a través de correo electrónico con el Instituto Galego de Estatística (05/02/2015).

12. Los datos del OTEP pueden obtenerse en la página web del Ministerio de Fomento: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/OBSERVATORIOS_TRAFICO/PORTUGAL/

todo caso, una disminución del tráfico diario en los últimos años, tras una evolución constante en el tiempo hasta 2008, lo que podría interpretarse como una consecuencia de los duros efectos de la crisis económica en ambos países, que debilita la capacidad de desplazamiento (Gráfico 1). En lo referente a vehículos pesados para transporte de mercancías, la media de tráfico diario es de 830 vehículos.

Gráfico 1. Evolución del IMD 2001-2011 entre Vila Verde da Raia y Verín



Fuente: elaboración propia a partir del documento *Indicadores de Movilidad Transfronteriza 2014*

4.2. Marco institucional y objetivos del proyecto

La puesta en marcha del proyecto de la Eurociudad está directamente ligada a la inclusión de Verín (julio de 2007) en la asociación de municipios Eixo Atlántico¹³, a la que pertenecía Chaves desde 1992. De hecho, en su candidatura de admisión se incluía explícitamente el deseo de conformar una alianza específica entre ambas ciudades en el marco del Eixo Atlántico (Campos y Pardo, 2008). Poco después se creó un grupo de trabajo para la planificación de la Eurociudad, en el que estuvieron presentes las autoridades regionales (la Xunta, a través de su Consellería de Presidencia, y la Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte –CCDR-N); provinciales, en el caso gallego (Deputación de Ourense); locales (municipios de Verín y Chaves); y el propio Eixo Atlántico. En noviembre de ese mismo año se presentaría el gabinete de apoyo técnico a la Eurociudad, y en diciembre el *Plan de Visibilidad* en Chaves, en un acto al que acudieron representantes de los distintos niveles territoriales mencionados.

Las razones aducidas documentalmente para la constitución de la Eurociudad por parte de las personas a cargo de su gestión son las siguientes (Rivera y Pizarro, 2012):

- Proximidad, afinidad y relaciones históricas.
- Oportunidades de crecimiento y desarrollo económico.
- Evitar la duplicidad de equipamientos y costes.
- Aplicación práctica del principio de integración europea.

13. El Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular es una asociación de 34 municipios de Galicia y la Región Norte de Portugal, fundada en 1992 (<http://www.eixoatlantico.com/>). Tiene como objetivo principal impulsar proyectos de cooperación entre sus socios, dentro del marco de la denominada Eurorregión Galicia-Norte de Portugal (cfr. Trillo y Lois, 2011).

Para satisfacer estas intenciones los dirigentes del proyecto plantearon redactar una *Agenda Estratégica de la Eurocidade*. Se encomendó esa tarea a una consultora externa, en concreto la empresa portuguesa Quaternaire, y al Servicio de Estudios del Eixo Atlántico (Domínguez, 2008). Finalmente, la Agenda se publica en el año 2008 por los servicios editoriales de la asociación, bajo la coordinación de Luis Domínguez, con la colaboración de autores con una actividad destacada en los estudios y publicaciones del Eixo Atlántico, como X. Pardellas y A. Figueirido. La estrategia se vehicula en torno a tres ejes principales:

- Eurociudadanía: se busca hacer partícipe a la población local del proyecto con el fin de que se haga consciente de las ventajas de la cooperación. En último término, se desea fomentar un sentimiento de pertenencia a un territorio común.
- Desarrollo sostenible: se pretende estudiar, inventariar y preservar los elementos del patrimonio natural, así como llevar a cabo actuaciones (ordenación del territorio, transportes) acorde con los principios de la sostenibilidad.
- Dinamización económica: se quiere promover la creación de un tejido económico competitivo, emprendedor y que genere valor.

Estos ejes se subdividen en distintas medidas y actuaciones, que deberían ir implementándose con el tiempo. Para ello, se considera fundamental contar con un sustento económico, que provendrá de los fondos europeos. En este sentido, no es de extrañar que se hayan presentado dos candidaturas a sendas convocatorias del POCTEP 2007-2013, bajo el nombre de Eurocidade I y II. La primera contó con un total de fondos FEDER de un millón de euros, y la segunda con unos 600.000 euros¹⁴. En ambos proyectos, además de los respectivos ayuntamientos, se presentaron como socios la Dirección Xeral de Xuventude de la Xunta de Galicia, y el Instituto Português do Desporto e Juventude. Ello es coherente con la idea que tienen los promotores del proyecto de que la juventud es el futuro del territorio, de modo que manifiestan enfocar hacia ella muchas de las actividades.

En cuanto a la estructura de organización, la Eurocidade no se ha sustentando hasta muy recientemente en ningún tipo de entidad transfronteriza estable, sino que era la marca de un proyecto, financiado por el POCTEP 2007-2013. Ante la ausencia de un organismo común propiamente dicho, los municipios han liderado el proyecto de Eurocidade, sobre todo a través de un secretariado y un gabinete conjunto, asentados desde abril de 2012 en la sede de la Eurocidade, que se ha situado en la antigua aduana fronteriza de Feces de Abaixo (municipio de Verín). En dicho edificio trabajan diariamente cuatro técnicos, contratados por el *concello* (ayuntamiento) de Verín, y uno de ellos ejerce como jefe de fila de los proyectos POCTEP. Por su parte, la *câmara municipal* (ayuntamiento) de Chaves contribuye con dos técnicos, aunque no se desplazan diariamente, y tienen otras atribuciones más allá de este proyecto en el seno de la administración local a la que pertenecen. Para el trabajo por áreas, se han formado distintas comisiones sectoriales paritarias (turismo, deporte, cultura y educación, y sanidad).

En julio de 2013 se aprobaron los estatutos para la creación de una Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT) para la Eurocidade (AECT-ECV), presentada por las autoridades en abril de 2014, y que tiene su sede en la oficina de Feces de Abaixo, por lo que el derecho que registrá

14. Programa de Cooperación Territorial España-Portugal (POCTEP), 2007-2013. Puede consultarse toda la información al respecto en: <http://www.poctep.eu/>. El coste total del proyecto Eurocidade I fue de 1.333.578 euros, y el de Eurocidade II de 806.659 euros.

será el gallego y el español¹⁵. Esta figura institucionaliza las actividades de cooperación, otorgando personalidad jurídico-política a la entidad, que deberá contar con un Director, un Subdirector, un Secretario y una Asamblea General. Entre sus atribuciones estará, por ejemplo, contratar directamente al personal o presentarse a las futuras convocatorias de fondos de cooperación territorial. En cuanto a los objetivos específicos de la cooperación, los Estatutos señalan los siguientes:

- Promover las relaciones transfronterizas entre sus miembros, fundamentadas en complementariedades, recursos endógenos y en una historia de convivencia secular, a través de la promoción de un modelo de ciudadanía europea.
- Fomentar la convergencia institucional, económica, social, cultural y medio ambiental entre las dos ciudades, usando el efecto frontera como una oportunidad de desarrollo territorial y socioeconómico.
- Establecer mecanismos de gestión y revalorización del territorio, capaces de fijar y atraer población, de crear y consolidar dinámicas de empleo y garantizar la fijación de inversiones productivas.
- Combinar esfuerzos y recursos, a través del planeamiento y gestión conjunta de equipamientos, servicios e infraestructuras existentes en el territorio de actuación de sus miembros y fomentar su uso como instrumento dinamizador de la convivencia de su población.
- Colaborar con la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal, la AECT Galicia-Norte de Portugal, la Comunidad de Trabajo Castilla y León-Norte de Portugal, la AECT del Valle del Támega¹⁶ y el Eixo Atlántico, así como con otras entidades territoriales de ámbito regional y local, en la ejecución de proyectos de cooperación.

4.3. Actividades e iniciativas: una visión somera

Una de las primeras iniciativas que se pusieron en marcha fue la publicación de la *Agenda Cultural de la Eurocidade*, que desde 2008 unifica la oferta cultural de Verín y Chaves. Esta oferta fue complementándose paulatinamente con actividades conjuntas, que cuentan con el sello de la Eurocidade. De hecho, algunas de las ya existentes fueron «rebautizadas» como de la Eurocidade, de modo que se amplió su oferta a los habitantes de ambos municipios, y en su publicidad siempre aparece el logo de la misma. En términos generales, la cultura, el deporte, los cursos de formación y educación son las áreas en las que más activamente se han involucrado los promotores de la Eurocidade (Cuadro 2). La finalidad de todas estas iniciativas es dar a conocer e involucrar a los habitantes en el proyecto, de modo que conciban las ofertas en estos ámbitos como propias de un único espacio. Globalmente, se puede decir que el eje 1 de la Agenda Estratégica de 2008 se pone en práctica a través de este tipo de iniciativas.

15. Resolución de 17 de julio de 2013, de la Secretaría General Técnica, por la que se publica la inscripción de los estatutos de la Agrupación Europea de Cooperación Territorial «Eurocidade Chaves-Verín» en el Registro de Agrupaciones Europeas de Cooperación Territorial. Publicado en el BOE el viernes 26 de julio de 2013. Las AECT son un instrumento jurídico propio de la UE que impulsa la institucionalización de los organismos de cooperación territorial (cfr. Interact, 2008).

16. Esta AECT, que estaría formada por la Diputación de Ourense y los municipios portugueses de Boticas, Chaves, Montalegre, Vila Pouca de Aguiar y Vinhais, ha sido declarada caduca y archivada en su procedimiento según información del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (SEAP, 2013).

Cuadro 2. Muestra de algunas actividades realizadas por el proyecto Eurocidade Chaves-Verín

Cultura	Agenda cultural mensual; Festival de teatro; Festival de bandas; Festival de música tradicional folk; Festival infantil de la canción; Fiesta Jam session; Workshop Musical de Juventude; Festival infantil de magia; Exposición de artistas; Curso de escritura creativa; Batucada; Festival coral; Concurso de fotografía; Concurso para la creación de la mascota; Aquae Flaviae-Festa dos Pobos-Mercado romano; Festivales gastronómicos; «Concurso G.A.M.E.S@E.U.»
Deporte	Caminata de la Eurocidade 'Ruta dos santuarios'; Paseo raiano, ruta dos pobos promiscuos; Maratón BTT; Torneos de fútbol sala; Maratón futbol 7; Beach games; Juegos sin fronteras
Formación	Proyecto de educación y seguridad vial; Cursos de contaplus; Curso de recursos turísticos; Jornadas de innovación turística; Talleres interactivo – turísticos; Seminario participación juvenil en las agrupaciones transfronterizas; Encuentro jóvenes empresarios y emprendedores; Jornadas de sensibilización sobre cooperación transfronteriza en materia de emergencia; Jornadas «Inicia y Crea»; Formación para la obtención de la Tarjeta profesional de la construcción
Educación	Convive con las lenguas; Cursos de español y portugués; Encuentro de bibliotecas escolares; Intercambios escolares
Turismo	Guía turística de la Eurocidade; Mapa turístico de la Eurocidade; Geoportal de recursos turísticos; Programas de termalismo social
Comercio	Frontera comercial abierta; Manual de buenas prácticas para el pequeño comercio

Fuente: elaboración propia a partir de fuentes diversas relacionadas con el proyecto

Son también reseñables algunas iniciativas en el campo del turismo y del comercio, que buscan fomentar la actividad económica, en línea de lo indicado por el eje 3 de la Agenda Estratégica. Se han editado guías y mapas turísticos, incluso existe un geoportal de recursos turísticos¹⁷ o una oferta especializada en las aguas termales. De hecho, la Eurocidade ha considerado el agua (río Tâmega, termalismo, etc.) como recurso fundamental de Chaves y Verín, alrededor del cual se estructura la oferta turística (Pardellas y Padín, 2013). En cuanto al comercio, se busca fomentar el pequeño comercio, para el que se ha editado un Manual de buena prácticas. Asimismo, en colaboración con la Asociación de Empresarios de Verín, la Associação Empresarial do Alto Tâmega, la Associação para a Promoção do Centro Urbano de Chaves y la Antena Local de Verín de la Cámara de Comercio de Ourense, se está desarrollando una base de datos voluntaria que recoja todas las empresas de Verín y Chaves, con el fin de que se den a conocer y de que la población local acuda a ellas en primer término y evite desplazarse fuera del ámbito de ambos municipios.

Puede obtenerse una información actualizada de las actividades e iniciativas de la Eurocidade a través de su página web¹⁸. Diversos apartados organizan los contenidos: cultura, turismo, comercio y actividades. Asimismo, se ofrece información institucional y la relacionada con los proyectos específicos en los que se ha tomado parte. Además de los dos proyectos ya referidos financiados por el POCTEP 2007-2013, Chaves y Verín son socios también de otros tres insertos en el mismo programa operativo, dos de los cuales están relacionados con el tema del agua. El denominado proyecto Euroregión Termal y del Agua, liderado por la Diputación de Ourense, aunque hace referencia a un espacio más amplio, el propio de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal, centra sus esfuerzos en crear el denominado Centro de Formación Turístico-Termal y de Investigación del Agua Transfronterizo¹⁹. En segundo lugar, el proyecto Valtamega (Valorización del corredor ambiental del río Tâmega) pretende mejorar la gestión de los recursos hídricos y fomentar el turismo a través de rutas interpretativas. Por último, la Eurocidade participa en el

17. <http://es.geoportal.eurocidadechavesverin.eu/>

18. <http://es.eurocidadechavesverin.eu/>

19. <http://www.euroregiontermal.eu/>. Chaves, por su parte, participó como socio en un proyecto URBACT liderado por la MOT (2008-2010), cuyo fin era el de estudiar y comparar distintas áreas urbanas de frontera y transfronterizas: <http://urbact.eu/en/projects/metropolitan-governance/egtc/homepage/> [consulta: 5/9/2014].

proyecto RIET (Red Ibérica de Entidades Transfronterizas), que persigue consolidar una red de entidades transfronterizas en la raya hispano-portuguesa²⁰.

De las diversas actuaciones puestas en marcha durante estos años, hay dos que, tanto por su práctico como simbólico, deben ser destacadas: la nueva sede y la *tarjeta del eurociudadano*. En abril de 2012 se inauguró la sede de la Eurocidade en el que fue el puesto aduanero de la frontera internacional que separaba los pueblos de Feces de Abaixo (perteneciente al municipio de Verín) en Galicia y Vila Verde da Raia (perteneciente al municipio de Chaves) en Portugal. El Ministerio de Hacienda español cedió en 2009 al municipio de Verín las instalaciones, y aunque estaba previsto inaugurarla en 2010, hubo que esperar hasta 2012 (Imagen 1 y 2). La carga simbólica que acompaña esta decisión no es desdeñable, ya que supone reutilizar unos edificios construidos con una función de seguridad, control y defensa de dos territorios estatales para dotarlos de un significado completamente distinto: cooperación y colaboración entre autoridades a ambos lados de la raya. Si se observan las imágenes, puede destacarse el valor simbólico de colocar el logo de la Eurocidade sobre el escudo preconstitucional español, tapándolo. Ha de remarcarse a su vez que los edificios aduaneros del lado portugués están abandonados, y con el cartel de «se vende».

Imagen 1 y 2. La antigua aduana en 2010 y en 2013



Fuente: fotografía de los autores (20/3/2010 y 18/9/2013)

La sede tiene tres salas (reuniones, formación, exposiciones), un auditorio para 80 personas, una biblioteca y una sala de ensayos. Esta última estancia está equipada con material diverso con el fin de que bandas de música locales puedan utilizarla. En cuanto al auditorio y la sala de formación, son el lugar de celebración de muchas de las actividades listadas anteriormente (Cuadro 2). La sede cuenta con apertura diaria, mañana y tarde, y pretende recibir a los habitantes de ambos municipios, pero también a los de fuera, preferentemente turistas. Para los primeros se ofrece un servicio de asesoramiento juvenil y de empleo; para los segundos, está previsto instalar una oficina de información turística de la Eurocidade. A su vez, la sede acoge lo que se denomina «ventanilla de la Eurocidade Chaves-Verín», esto es, se ofrece un punto de información sobre el proyecto, actividades y eventos organizados.

La antigua aduana es también el lugar donde se expide la *tarjeta del eurociudadano* (Imagen 3). Esta tarjeta, que se obtiene de manera gratuita si se está empadronado en Verín o en Chaves, ofrece una serie de beneficios a sus portadores. Podrían dividirse en dos grupos: a) acceso a las instalaciones de ambos municipios en igualdad de condiciones (bibliotecas, piscinas, museos) –se busca con ello evitar la duplicidad de servicios y su consiguiente ahorro; b) descuentos en eventos

20. <http://www.rietiberica.eu>

culturales, deportivos y recreativos organizados por la Eurocidade, en el acceso a las termas de Chaves, y en las compras en comercios y locales adheridos a la marca. El objetivo de esta iniciativa, por lo tanto, además del aumento de la oferta conjunta de servicios y el ahorro de costes en equipamientos, persigue consolidar un sentimiento de pertenencia a un espacio común²¹.

Imagen 3. Tarjeta del eurociudadano



Fuente: escaneado del original de los autores

4.4. Simbología y comunicación del proyecto Eurocidade

Los dos últimos elementos referidos destacan por su dimensión simbólica. La sede localizada en la aduana pretende erigirse en el lugar de encuentro de las poblaciones vecinas. La *tarjeta del eurociudadano* busca concienciar a la población de la valía de la cooperación y del disfrute conjunto de servicios e iniciativas. Por su parte, los distintos eventos culturales, sociales, formativos y deportivos que se patrocinan bajo el paraguas de la Eurocidade, persiguen expandir la imagen de la misma. Para ello, se considera fundamental contar con un logo, una marca, que identifique el proyecto, y que se repita en todas las publicaciones, carteles y folletos asociados al mismo. Según la explicación ofrecida en la página web y el Manual de identidad corporativa, la carga simbólica del logotipo quedaría representada tal y como se muestra en la Imagen 4²².

Pueden listarse otros elementos que ayudan a difundir el proyecto conjunto, la mayoría de ellos ya señalados previamente:

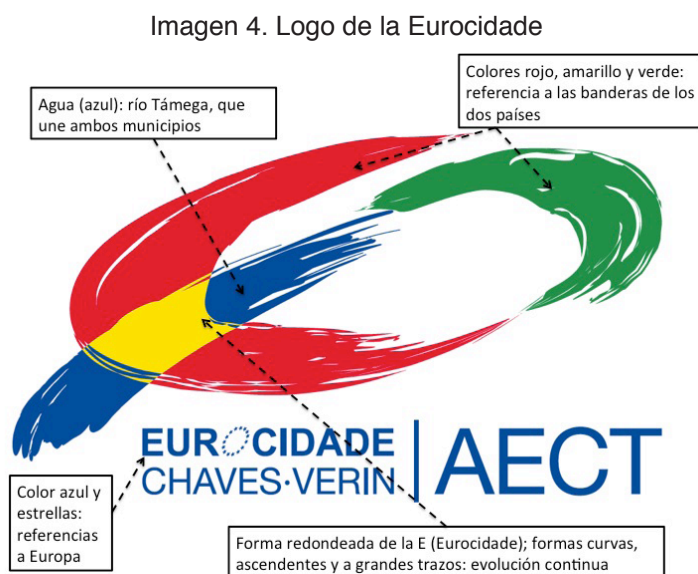
- Edición de una Agenda cultural mensual de la Eurocidade.
- Publicación de un Boletín informativo trimestral.
- Publicaciones conjuntas (Agenda Estratégica, guías turísticas, folletos, etc.).
- Estrategia turística común, en torno a la marca Eurocidade del Agua.
- Difusión de noticias a través de medios locales y regionales.

21. Según información facilitada por técnicos de la sede, en 2015 está programado que se extiendan los beneficios de la tarjeta a los turistas, previa compra de la misma en las oficinas turísticas (plazos de un fin de semana, una semana, etc.).

22. El logo aquí expuesto, recientemente renovado, no coincide con el que aparece en la tarjeta del eurociudadano, pues esta mantiene el antiguo.

-Nuevas tecnologías: página web, Facebook y Twitter de la Eurocidade. En la primera, además de la información referida a la Eurocidade, se puede acceder al directorio de empresas y al geoportal de recursos turísticos.

-Participación en ferias (Termatalia, Fitur), en los Open Days, y en redes (como queda recogido en el punto e) de los objetivos citados de los Estatutos de la nueva AECT).



Fuente: elaboración propia a partir del logo obtenido en la página web del proyecto y del Manual de identidad corporativa (<http://es.eurocidadechavesverin.eu/>, consulta: 7/9/2014)

5. Discusión

Una vez presentado el proyecto de la Eurocidade Chaves-Verín, discutimos a continuación sus resultados, para lo cual haremos uso de diversas estadísticas y daremos voz a los entrevistados. Seguiremos de nuevo los cuatro elementos identificados en nuestro marco teórico, con el propósito de dilucidar si estamos ante un ejemplo de *ciudades que cruzan la frontera*. El primero de los elementos necesarios es un territorio de acción común. En el caso que nos ocupa, este es el conformado por los municipios de Verín y Chaves. No obstante, los entrevistados apuntaron a que en el inicio se pensó que este territorio fuera más amplio, sobre todo por la parte gallega, dada la diferencia de tamaño entre el municipio de Verín y el de Chaves. Frecuentemente se cita la necesidad de que el lado gallego tenga una dimensión territorial más amplia, equivalente a la portuguesa, de forma que se invoca la escala comarcal (Val de Monterrei). En este sentido, se nos manifestó que el «salto de escala» por el lado gallego no fue posible en su día. Sin embargo, en el momento actual esta idea vuelve a aparecer. Emergen concepciones más o menos concretas como la de formar un «eurodistrito» o una «eurorregión» con un territorio más amplio, que normalmente se identifica con la comarca gallega de Verín (la mancomunidad de Verín)²³ y a veces con un Alto Tâmega portugués de límites difusos.

23. El nombre oficial es Mancomunidad Intermunicipal Voluntaria de los Municipios comprendidos en la Comarca de Verín, que se corresponden con la comarca histórica de Val de Monterrei. Estos municipios son Castrelo do Val, Cualedro, Laza, Monterrei, Oímbra, Riós, Verín y Vilardevós.

El Alto Tâmega, de hecho, no es una denominación oficial en Portugal, y el espacio que abarcaría fluctúa entre varias concepciones. Por un lado, conforma un NUTS 3, el denominado Alto Trás-os-Montes, donde, además de Chaves, se incluyen 13 municipios más, con una extensión que supera los 8.000 km², un área que es superior a toda la provincia de Ourense. Por otro lado, existe la Associação de Municípios do Alto Tâmega, que reúne 6 municipios: Boticas, Chaves, Montalegre, Ribeira de Pena, Valpaços y Vila Pouca de Aguiar. En tercer lugar, la propuesta en ciernes de una AECT conjunta entre la provincia de Ourense y este Alto Tâmega portugués, que se denominaría «Vale do Tâmega/Val do Tâmega», incluiría a los municipios portugueses de Boticas, Chaves, Montalegre, Vila Pouca de Aguiar y Vinhais. En definitiva, la mención a estos 13, 5 ó 4 municipios portugueses más allá de Chaves como ámbito de una futura ampliación del espacio abarcado actualmente por el proyecto Eurocidade varía entre los entrevistados.

Esta eventual ampliación aumentaría de manera considerable el territorio de cooperación (multiplicando por tres, cuatro o cinco veces la superficie actualmente abarcada), y alcanzaría a una población que podría superar las 100.000 personas. La posibilidad de ampliación queda consignada en los Estatutos de la AECT, artículo 6, donde se indica que podrán ser admitidas entidades que tengan su domicilio social en las NUTS 2 Galicia y Norte de Portugal. Es de interés reseñar que no se limitan a las NUTS 3 (provincia de Ourense en Galicia, Alto Trás-os-Montes en Portugal), lo que sería más adecuado para mantener el ámbito territorial ceñido a las dos ciudades que participan en la Eurocidade. Por ello, una posible ampliación de los miembros haría discutible el uso del término Eurocidade en el sentido de la relación bilateral actual Chaves-Verín, así como el poder considerarlas «ciudades que cruzan la frontera». A su vez, podría entrar en competencia con la AECT Val do Tâmega proyectada.

Respecto a los datos aportados en referencia a los residentes extranjeros, se observa un elevado porcentaje de ciudadanos portugueses que viven en Verín (1.820 personas, lo que supone el 68,4% del total de población extranjera), frente a un dato mucho menor en Chaves para la población de nacionalidad española (85 personas). En cualquier caso, no se puede detallar si estas más de 1.900 personas que viven en un lado de la frontera pero tienen la nacionalidad vecina provienen específicamente de los municipios de Chaves y Verín, por lo que no se puede medir el intercambio exacto entre los mismos. Esta carencia de detalle en las informaciones oficiales supone también una traba en los apartados sobre movilidad laboral, aunque la información ofrecida a escala provincial o de distrito no ofrece unas cifras relevantes. Sí son destacables los datos de flujos del OTEP, que demuestran la importancia que tiene el eje Chaves-Verín en el tramo de la *raia* seca al concentrar el 60% del tráfico medio diario.

En relación con el segundo de los elementos identificados en el modelo teórico, el marco institucional, la reciente constitución de una AECT consolida unas relaciones que se vienen desarrollando desde finales del año 2007 sin un contenido legal específico. El paso de unos acuerdos bilaterales, sustentados en el apoyo económico del POCTEP 2007-2013, a una estructura estable de cooperación a través de una AECT se presume de relevancia para la vigencia a medio y largo plazo de la Eurocidade. No obstante, en teoría de gobernanza se consideran tanto o más importantes las relaciones informales entre actores que los vínculos formales instituidos en un sistema político-administrativo dado (Stoker, 1998). En términos prácticos, esto implica que un organismo conjunto, aunque se base en acuerdos jurídicos o administrativos, no funciona sin unas relaciones de colaboración en su seno. También de esta idea básica en gobernanza se infiere que las relaciones se pueden mantener de forma eficiente sin una estructura formalizada, lo que sin duda ha pasado en nuestro caso de estudio según los entrevistados. En efecto, el buen entendimiento

personal entre los dos alcaldes ha sido siempre destacado como el vector que ha sustentado el funcionamiento práctico de la Eurocidade, definido por uno de los entrevistados como «la niña de sus ojos». Hay que referir, en todo caso, que el alcalde de Chaves cambió tras las elecciones locales celebradas en septiembre de 2013. Aunque no ha cambiado el color político del nuevo gobierno, esta nueva situación podría conllevar *de facto* alguna modificación en las relaciones bilaterales.

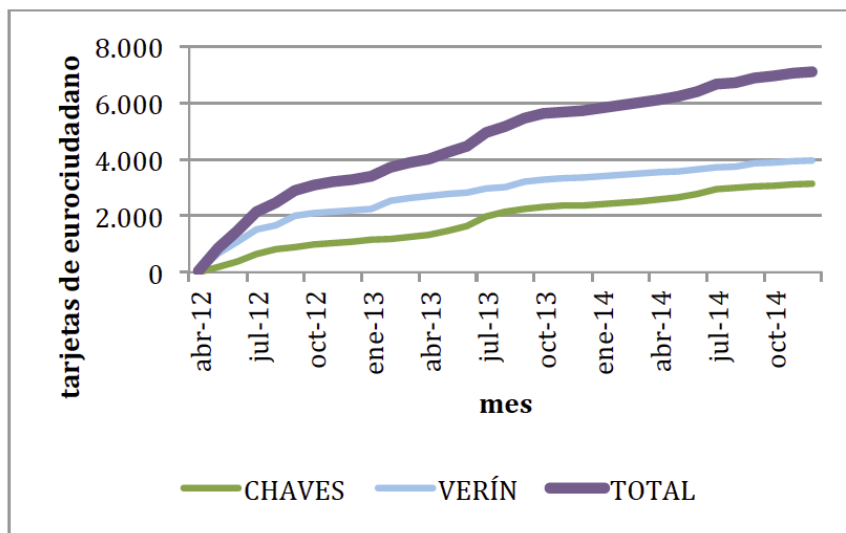
Respecto al día a día de la cooperación, los entrevistados incidían en que un proyecto compartido no puede tener éxito si los gobiernos locales no son capaces de asumir que ciertas políticas han de coordinarse con las del vecino. En este sentido, algunos de los comentarios indicaban que las concejalías suelen ser conscientes de esta necesidad, aunque en ocasiones puntuales la Eurocidade «es vista como una cosa aparte». En todo caso, dos serían las mayores dificultades señaladas en las entrevistas para llevar a cabo iniciativas conjuntas. Por un lado, los distintos sistemas político-administrativos español y portugués, que obligan a tener que recurrir a diferentes niveles territoriales en uno u otro lado en virtud de las materias concretas de que se trate, desde el nivel supralocal gallego (Diputación de Ourense), al estatal (Instituto Português da Juventude), pasando por el regional (Xunta de Galicia, CCDR-N). Por otro lado, y a pesar de la participación puntual de algunos organismos estatales, existe una queja generalizada acerca de la poca consideración que los estados centrales muestran hacia sus fronteras, y lo complicado que supone tener que lidiar con dos administraciones estatales diferentes. En todo caso, se comenta que el trabajo en red con otros niveles territoriales y organismos de cooperación transfronteriza contribuye positivamente a alcanzar los objetivos.

En cuanto al tercer elemento del marco teórico, esto es, el referente a la implicación de la población y la sociedad civil en el proyecto de cooperación, las actividades e iniciativas desarrolladas persiguen conformar una «comunidad de intereses», una «zona franca social», conceptos que se repiten tanto en la lectura de los textos procedentes de la Eurocidade, como en las entrevistas realizadas. El eje 1 de la Agenda Estratégica tenía como finalidad reforzar el concepto de «eurociudadanía», y hacia ese eje se han dirigido la mayoría de las actuaciones del proyecto, representadas de manera más evidente por la extensión de la *tarjeta del eurociudadano*. Desde el 23 de abril de 2012, cuando se puso en marcha, se han emitido, hasta diciembre de 2014, 7.100 tarjetas. De ellas, 3.137 corresponden a habitantes del municipio de Chaves y 3.963 al de Verín (Gráfico 2). Si relacionamos estos datos con la población total de cada municipio, obtenemos que el 7,6% de los vecinos de Chaves posee una y, lo más destacado, el 26,95% de los de Verín cuentan con una tarjeta. Esta considerable diferencia puede explicarse por el hecho de que la sede de la Eurocidade está sita en el municipio de Verín, con lo que se puede observar un cierto efecto frontera en este sentido. Ello también explicaría que en la evolución temporal de altas en los primeros meses prácticamente todas las tarjetas expedidas pertenecían a vecinos de Verín, algo que se fue equilibrando a partir del segundo año. A pesar de todo, no es desdeñable que el 12,5% del total de los habitantes de ambos municipios se haya dado de alta en la iniciativa. Sin duda, una valoración más efectiva de la tarjeta sería el uso real que de ella hacen sus portadores, sin embargo, por el momento, no existen datos fiables al respecto.

La visibilidad del proyecto Eurocidade se ha forjado a través de un total de 242 eventos y actividades desde 2008 (Cuadro 3), reforzada desde 2012 al tener en la sede de Feces de Abaixo un local en el que poder celebrar algunos de sus actos e iniciativas. En dicha sede la biblioteca cuenta con usuarios frecuentes que provienen sobre todo de Feces de Abaixo y Vila Verde da Raia, y la

sala de ensayo está siendo utilizada por siete grupos gallegos y portugueses, aunque aún no se ha formado ninguna banda mixta.

Gráfico 2. Evolución de las tarjetas de eurociudadano expedidas (abril 2013-diciembre 2014)



Fuente: elaboración propia a partir de datos facilitados por los técnicos de la sede de la Eurociudad

Cuadro 3. Número de eventos y proyectos realizados por el proyecto Eurociudad (2008-2014)

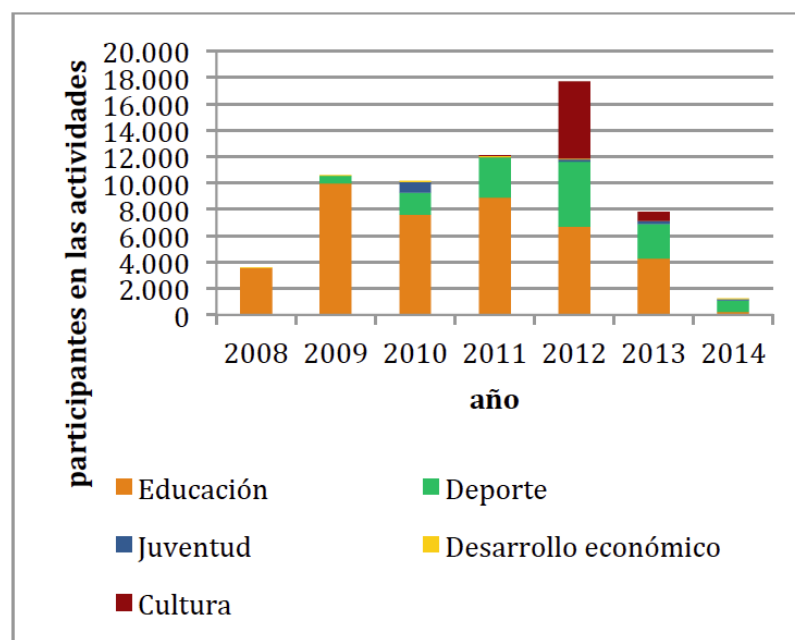
Actos	17
Conferencias de prensa	10
Jornadas	28
Seminarios	9
Programas televisión/radio	3
Participación en ferias	32
Exposiciones	9
Actividades culturales	12
Actividades deportivas	42
Actividades educativas	42
Actividades de juventud	22
Actividades de desarrollo económico	16
TOTAL	242

Fuente: información proporcionada por los técnicos de la Eurociudad. Elaboración propia

Una información de gran interés a efectos de conocer la incidencia de estas actividades en la población es su grado de participación. El resultado denota una alta participación, con un total acumulado de 63.184 personas en el período 2008-2014 (Gráfico 3). Si observamos la evolución por años, constatamos que tras un inicio moderado en 2008, los participantes alcanzan o superan los 10.000 en 2009, 2010 y 2011, en el año 2012 se rozan los 18.000 inscritos, mientras que en 2013 no llegan a 8.000. La razón que explica las cifras tan bajas en 2014 estriba en que la financiación del POCTEP (Eurociudad I y II) para ese año solo podía aplicarse a las secciones de deporte y desarrollo económico. Precisamente, las actividades ligadas al deporte, la cultura y, en especial, la educación, han sido los tres ejes sobre los que ha girado la financiación. El objetivo era iniciar pequeños proyectos que facilitaran el contacto entre habitantes de los dos lados de la *raia*, y que

continuaran en el tiempo una vez que hubieran concluido los fondos del POCTEP. Será entonces fundamental observar la evolución en el tiempo de estas actividades, y medir el grado de su continuación a partir de 2015.

Gráfico 3. Participantes en las actividades organizadas por el proyecto Eurociudad por grandes bloques (2008-2014)



Fuente: elaboración propia a partir de datos facilitados por los técnicos de la sede de la Eurociudad

A pesar de estas cifras, y de acuerdos recientes como la firma en diciembre de 2014 de un protocolo de cooperación entre la asociación juvenil de Chaves «A Voz da Juventude» y la de Verín «Entroideiros», alguno de los entrevistados expresaba que la participación de la sociedad civil es aún limitada, sobre todo en el caso del sector empresarial, más preocupado por defender los intereses propios. De hecho, su inclusión en los descuentos ofrecidos a los portadores de la *tarjeta del eurociudadano* es muy reciente, aunque se prevé su extensión durante 2015. Más allá de estos colectivos, y a pesar de los esfuerzos realizados, se es consciente de que todavía es necesario implicar más a los habitantes, de que estos no se han convertido aún como se deseaba en los protagonistas del proyecto²⁴. Todos estos aspectos expresados por los entrevistados nos ponen en alerta ante la voluntad explicitada en las publicaciones o en las propias entrevistas de que la sociedad civil participe en el proyecto. Al final, ¿estamos ante un proyecto originado y desarrollado en la comunidad, o ante una iniciativa impulsada por la clase política que pretende que se asuma socialmente? ¿Gobernanza de abajo para arriba (*bottom-up*) o enfoques clásicos comandados desde el poder (*top-down*)?

Volviendo de nuevo a los ejes de la Agenda Estratégica, los más desarrollados han sido el primero (eurociudadanía) y el tercero (turismo, economía), quedando el segundo (desarrollo sostenible) relegado a un plano inferior. Este hecho puede explicarse por las propias materias concernidas: organizar un evento cultural común o una guía de recursos turísticos es más factible que discutir

24. En las entrevistas se mencionó la existencia de encuestas en Verín y Chaves acerca del nivel de conocimiento de la Eurociudad por parte de los habitantes. En una comunicación posterior con la sede de la Eurociudad se nos informó de que su carácter aún no es público. Sin duda, estos estudios sociológicos serían de gran ayuda a la hora de determinar el nivel de implicación de la sociedad civil y de la población en el proyecto Eurociudad.

un plan de ordenación o de protección de espacios naturales conjuntos. Este eje 2, que tiene en cuenta la ordenación del territorio, se presume fundamental si se desea conformar un verdadero territorio común. Que parte del municipio de Verín esté incluido, por ejemplo, en la Red Natura 2000 y Chaves no, es uno de los ejemplos apuntados en las entrevistas²⁵. Quizás las nuevas atribuciones de la AECT puedan hacer avanzar las actuaciones en este sentido, aunque parece muy difícil saltarse los encasillados y encorsetados procedimientos de planeamiento urbano o de ordenación territorial, muy asentados en las prácticas administrativas de los dos países a ambos lados de la frontera.

En el apartado de retos que se le presentan a Chaves y Verín, el primero que apuntan los entrevistados conecta con la ordenación del territorio: la inexistencia de una línea de transporte público que una los dos núcleos urbanos, realizando paradas intermedias, es un déficit sustancial al proyecto de conformar un territorio de continuidad. Una oferta cultural, educativa o formativa conjunta es ineficaz si no se ofrece un servicio de transporte, por lo que en la práctica acaba quedando restringida a los habitantes de uno de los dos lados de la raya o a la recurrencia sistemática al vehículo privado. En la actualidad, existen sendas líneas de autobús que parten de los centros de Verín y Chaves respectivamente y paran en la frontera. La gestión de una línea que cruce la frontera, y que haga paradas intermedias, es compleja y seguramente deficitaria. No obstante, según nos comentaron, existe un proyecto en marcha en el que la AECT Eurocidade Chaves-Verín actuaría como órgano gestor y cofinanciaría la línea en los primeros años.

Otros retos señalados como prioritarios serían la necesidad de alcanzar un acuerdo internacional para el uso de distintas especialidades en los hospitales de Chaves y Verín, de manera que se complementen los dos sistemas sanitarios²⁶; lograr un proyecto de emergencias conjunto, que facilite el paso de ambulancias, bomberos o protección civil al otro lado; y establecer una comisaría conjunta en Feces de Abaixo, como ocurre en otros lugares de la frontera. De acuerdo con los entrevistados, existen otros «retos menores», aunque muy significativos y comunes a todas las zonas de frontera: la demanda de la desaparición del *roaming* en los teléfonos móviles, o un servicio de correos no centralizado. Todo lo anterior permite poner de relieve la percepción de que todavía existen asuntos pendientes en el proyecto Eurocidade. Si bien valoran que los primeros pasos fueron rápidos y efectivos, los entrevistados manifiestan que aún queda un largo camino por recorrer. Asimismo, expresan la incertidumbre respecto al nuevo periodo de programación comunitaria, cuya dirección definitiva podría comprometer la aportación de fondos.

Por último, en relación al cuarto de los elementos, el proyecto cuenta con una notable carga simbólica, representada por su logo. A su vez, son varias las iniciativas tomadas para estar presentes en los medios, así como ofrecer la información relativa a la Eurocidade a través de la página web, el Boletín de Información, Facebook (que cuenta con más de 5.000 seguidores) o Twitter. En cuanto a las lenguas de trabajo, son oficiales el español, el portugués y el gallego, y el hecho de la gran semejanza entre estas dos últimas que filológicamente son la misma lengua (Trillo y Paül, 2014) supone un factor positivo de comunicación con el vecino no existente en otros contextos.

25. Para mayor gravedad, se trata del lugar de interés comunitario (LIC) del río Támega (código ES1130005, de 718 ha, aprobado por Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2006), de modo que el río discurre en Galicia por un espacio protegido y, cuando cruza la frontera, deja de estarlo. Se trata de una situación altamente anómala en términos de ordenación del territorio.

26. En este sentido, en marzo de 2014 se anunció la elaboración de un estudio de asistencia sanitaria compartida entre los hospitales de Chaves y Verín, aunque aún no ha producido medidas concretas.

6. Conclusiones

Para concluir, debemos plantearnos al fin: ¿estamos ante un caso de «ciudades que cruzan la frontera»? Por los elementos que acabamos de discutir en el apartado anterior, la respuesta es positiva. Aunque en términos estrictamente geográficos (Zoido *et al.*, 2013) no podemos hablar de la existencia de una aglomeración transfronteriza, ya que los entornos urbanos se limitan a los núcleos de Verín y Chaves (alejados 22 km) y no existe un continuo urbano que alcance la frontera, ya indicamos que este factor no anulaba el estar ante un proyecto de cooperación transfronteriza entre dos ciudades. De hecho, en una de las entrevistas se hizo hincapié en que la distancia física no ha sido un obstáculo a la cooperación. En este sentido, nos posicionamos en contra de identificar a Chaves-Verín como una aglomeración o conurbación transfronteriza, como se hizo en el proyecto de URBACT dirigido por la MOT (2010). Por otro lado, existe un intenso tráfico de flujos entre Chaves y Verín, eje fundamental de comunicaciones de la *raia* seca, que puede ayudar a articular las relaciones sociales y económicas en el territorio del proyecto Eurocidade.

La diferencia en tamaño y población de Chaves y Verín tampoco parecen óbice a efectos de nuestro marco teórico, pues en él se privilegia el hecho de encontrarse ante una iniciativa política, promovida por los poderes locales, que busque acercar a las dos poblaciones vecinas y las haga copartícipes del proyecto. El considerable número de eventos y actividades organizadas se ha visto respondido por una alta participación ciudadana, que paulatinamente va asimilando la presencia de la Eurocidade en la oferta cultural, deportiva y educativa de ambos municipios. A su vez, la propia denominación del proyecto común como Eurocidade contiene un claro sentido prospectivo, que busca consolidarse a través de la puesta en práctica de nuevas políticas en áreas como el transporte, la sanidad o las telecomunicaciones. La búsqueda de un sentimiento de pertenencia a un territorio común, no obstante, no puede hacernos olvidar que seguimos estando ante dos ciudades, y no una, y que el sentirse verinés o flaviense no parece que pueda quedar desbancado por el de «eurociudadano». Por eso mismo, porque son dos los socios inmersos en un proyecto de cooperación, preferimos el uso del concepto «ciudades que cruzan la frontera».

7. Referencias Bibliográficas

- Aldrey, José Antonio (2005). *A poboación galega, 1900-2005. Cambio demográfico e implicacións territoriais*. Vigo: Editorial Ir Indo.
- Alegría, Tito (2000). «Juntos pero no revueltos: Ciudades en la frontera México-Estados Unidos». *Revista Mexicana de Sociología*, 62 (2), 105-106.
- ARFE (2001). *Trans-European cooperation between territorial authorities*. Gronau: ARFE.
- Bouhier, Abel (1979). *La Galice. Essai géographique d'analyse et d'interprétation d'un vieux complexe agraire*. La Roche-sur-Yon: Imp. Yonnaise.
- Bucken-Knapp, Gregg (2001). «Just a train-ride away, but still worlds apart: Prospects for the Oresund region as a binational city». *GeoJournal*, 54 (1), 51-60.
- Buursink, Jan (2001). «The binational reality of border-crossing cities». *GeoJournal*, 54 (1), 7-19.
- Cancela, Celso (coord.) (2008). *Cooperación transfronteriza: comparando las experiencias ibéricas*. Santiago: Tórculo.
- Campos, Ana Lusia y Pardo, M^a Carmen (2008). «Eurocidade Chaves-Verín, um instrumento de desenvolvimento económico e social». *Revista da Eurorrexión Galiza-Norte de Portugal*, 13, 81-99.
- Caramelo, Sergio (2007). *União Europeia, Fronteira e Território*. Porto: Campo das Letras.
- Castañer, Margarida y Feliu, Jaume (2012). «L'eurometropolitane català transfronterera. Un espai emergent sense marc administratiu». *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, 41-58.
- Coronado, Roberto A. y Phillips, Keith R. (2007). «Exported retail sales along the Texas-Mexican border». *Journal of Borderland Studies*, 22, (1), 19-38.

- DATAR (2011). *La coopération transfrontalière*. Paris: La Documentation française.
- Chilla, Tobias (Coord.) (2010). *Cross-border polycentric metropolitan regions. Final Report*. Luxembourg: ESPON.
- Decoville, Antoine *et al.* (2013). «Comparing cross-border metropolitan integration in Europe: towards a functional typology». *Journal of Borderland Studies*, 28 (2), 221-237.
- Domínguez, Luis (coord.) (2008). *Chaves-Verín: a Eurocidade da Agua*. Vigo: Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular.
- Ehlers, Nicole (2001). «The utopia of the binational city». *GeoJournal*, 54 (1), 21-32.
- Ehlers, Nicole (2007). *The binational city Eurode, the social legitimation of a border-crossing town*. Phd Thesis, Radboud University Nijmegen.
- Ehlers, Nicole *et al.* (2001). «Introduction. Binational cities and their regions: from diverging cases to a common research agenda». *GeoJournal*, 54 (1), 1-5.
- Eskelinen, Heikki & Kotilainen, Juha (2005). «A vision of a twin city: exploring the only case of adjacent urban settlements at the Finnish-Russian border». *Journal of Borderland Studies*, 20 (2), 31-46.
- Hartshorne, Richard (1932). «The twin city district: a unique form of urban landscape». *Geographical Review*, 22 (3), 431-442.
- Herrero de la Fuente, Alberto (ed.) (2001). *La Cooperación Transfronteriza hispano-portuguesa en 2001 (Cuadernos del Instituto Rei Afonso Henriques de Cooperación Transfronteriza nº1)*. Zamora: Fundación Afonso Henriques.
- INTERACT (2008). *Handbook on the European Grouping of Territorial Cooperation (EGCT)*. Austria: INTERACT Programme Secretariat on behalf of the Managing Authority, the Austrian Federal Chancellery c/o Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning.
- Lois, María (2013). «Re-significando la frontera: el caso de la Eurociudad Chaves-Verín». *Boletín de la AGE*, 61, 309-327.
- Lois, Rubén C. (2004). «Estructura territorial de Galicia». En: Rodríguez, Román (dir.). *Os concellos galegos para o século XXI. Vol.I, Análise dunha reestructuración do territorio e do goberno local*. Santiago de Compostela: USC, IDEGA.
- Lois, Rubén C. (2007). *Fronteras y análisis geográfico: la raya gallego-portuguesa*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela. [Memoria de acceso a cátedra, no publicada].
- Lois, Rubén C. (coord.) (2012). *Los espacios urbanos: el estudio geográfico de la ciudad y la urbanización*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Medeiros, Eduardo (2005-2006). *Geografía de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores (4 volúmenes).
- Meixide, Alberto y de Castro, Alberto (2001). *Galicia e a Rexión Norte de Portugal: un espacio económico europeo*. A Coruña: Fundación Caixa Galicia.
- Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) (2000). *Pour une meilleure prise en compte des agglomérations transfrontalières dans les politiques urbaines en Europe*. Études et rapports.
- Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) (2003). *Les cahiers de la MOT: 3 Les agglomérations transfrontalières*. Études et rapports.
- Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) (2006). *Bonnes pratiques de gouvernance dans les agglomérations transfrontalières en Europe*. Études et rapports.
- Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) (2010): *Expertising Governance for Transfrontier Conurbations. Handbook on the governance of cross-border conurbations*. URBACT Report.
- Nel-lo, Oriol y Muñoz, Francesc (2007). «Los espacios urbanos». En: Romero, Joan (coord.). *Geografía humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*. Barcelona: Ariel, 275-354.
- Oliveras, Xavier; Durà, Antoni y Perkmann, Markus (2010). «Las regiones transfronterizas: balance de la regionalización de la cooperación transfronteriza en Europa (1958-2007)». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 56 (1), 21-40.
- Paasi, Anssi (1996). *Territories, Boundaries, and Consciousness: The Changing Geographies of the Finnish-Russian Border*. Chichester: John Wiley.
- Palmeiro, Xinho y Pazos, Miguel (2008). La Eurorregión Galicia-Norte de Portugal: una aproximación a la movilidad en el contexto ibérico. *Estudios Geográficos*, LXIX (264), 215-245.
- Pardellas, Xulio y Padín, Carmen (2013). «Un modelo de reconfiguración del territorio: la Eurociudad Chaves-Verín y la cooperación turística en el Alto Támega». *Boletín de la AGE*, 61, 117-137.
- Paül, Valerià (2007). «Trocós e perseveranzas en liñas herdadas e recentes. Notas sobre as divisións territoriais en Galiza e Catalunya». En: González, Helena y Lama, Maríz Xesús (Eds.). *Actas do VII Congreso Internacional de Estudos Galegos*. Sada: Edición do Castro/Asociación Internacional de Estudos Galegos/Filoloxía Galega (Universitat de Barcelona), 1123-1138.

- Paül, Valerià, (2013). «Hopes for the Countryside's Future. An Analysis of Two Endogenous Development Experiences in Southeastern Galicia». *Journal of Urban and Regional Analysis*, 2, 169-192.
- Ricq, Charles (2006). *Handbook on transfrontier cooperation*. Strasbourg: Council of Europe.
- Rivera, Pablo y Pizarro, Antonio (2012). *Eurocidade Chaves-Verín, un territorio innovador para el desarrollo de oportunidades*. I Congreso Territorial del Noroeste Ibérico (disponible en línea).
- Ruiz, José Ignacio (2003). *Metodología de la investigación cualitativa*. Bilbao: Universidad de Deusto.
- Secretaría de Estado de Administraciones Públicas (SEAP) (2013). *Las Agrupaciones Europeas de Cooperación Territorial*. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (disponible en línea).
- Sohn, Christophe y Lara-Valencia, Francisco (2013). «Borders and cities: perspectives from North America and Europe». *Journal of Borderland Studies*, 28 (2), 181-190.
- Sparrow, Glen (2001). «San Diego-Tijuana: Not quite a binational city or region». *GeoJournal*, 54 (1), 73-83.
- Stoker, Gerry (1998). «Governance as theory: five propositions». *International Journal of Social Sciences*, 50 (1), 17-28.
- Taylor, Steven J. y Bogdan, Robert (1984). *Introduction to Qualitative Research Methods. The Search for Meaning*. New York: John Wiley and Sons.
- Trillo, Juan M. (2014). «Cross-border regions: the gap between the elite's projects and people's awareness. Reflections from the Galicia-North Portugal Euroregion». *Journal of Borderland Studies*, 29 (2), 257-273.
- Trillo, Juan M. y Lois, Rubén C. (2011). «La frontera como motivo de atracción: una breve mirada a las relaciones Galicia-Região Norte». *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 2 (1), 109-134.
- Trillo, Juan M. y Paül, Valerià (2014). «The oldest boundary in Europe? A critical approach to the Spanish-Portuguese border: the raia between Galicia and Portugal». *Geopolitics*, 19 (1), 161-181.
- Tulla, Antoni *et al.* (2006). «The twin city in the Pyrenees Territory: Andorra and Alt Urgell border region». Denmark: Sixth European Urban and Regional Studies Conference.
- Valentine, Gill (1997). «Tell me about.: using interviews as a research methodology». En: Flowerdew, Robin y Martin, David (eds.). *Methods in Human Geography*. Harlow: Pearson, 110-126.
- Velde, Martin van der (2000). «On the value of a transatlantic dialogue on border research». *Journal of Borderland Studies*, 15 (1), 281-290.
- Wert, Bertrand (2008). «Security Governance in the Largest border-metropolits of the Schengen Area: the Lille 'Eurodistrict' case study». *Journal of Borderland Studies*, 23 (3), 95-108.
- Zoido, Florencio *et al.* (coords.) (2013). *Diccionario de Urbanismo. Geografía urbana y ordenación del territorio*. Madrid: Cátedra.

JUAN MANUEL TRILLO SANTAMARÍA

Investigador Postdoctoral en el Departamento de Xeografía de la Universidade de Santiago de Compostela. Licenciado en Humanidades por la Universidad Carlos III de Madrid (2004) y Doctor en Humanidades por la misma universidad (2010), obtuvo los Premios Extraordinarios de Fin de Carrera y de Doctorado, y el segundo Premio Nacional Fin de Carrera. Ha disfrutado de una beca predoctoral (FPU) y de dos contratos postdoctorales ganados en sendos procesos competitivos (Alianza A4, en la UPF de Barcelona, y Plan I2C, de la Xunta de Galicia). Ha realizado diversas estancias de investigación en universidades de Francia, Reino Unido y Países Bajos. Sus líneas de investigación privilegiadas son los estudios fronterizos (*border studies*), la geopolítica, la geografía cultural y social, y la historia del pensamiento geográfico.

RUBÉN CAMILO LOIS GONZÁLEZ

Catedrático de Análisis Geográfico Regional en el Departamento de Xeografía de la Universidade de Santiago de Compostela. Ocupó el cargo de decano de la Facultade de Xeografía e Historia de la misma universidad entre 2003 y 2005, hasta su pase a servicios especiales para desempeñar el cargo de Director Xeral de Turismo de la Consellería de Innovación e Industria de la Xunta de Galicia hasta el año 2009. Es miembro fundador del Colegio de Geógrafos Españoles, Vocal del Comité Español de la Unión Geográfica Internacional desde 2001, y Miembro del Comité de Dirección de la Comisión de Geografía Cultural del mismo organismo desde 2004 hasta la actualidad. Sus líneas de investigación se centran en el planeamiento urbano, los estudios regionales, la planificación regional, y la geografía social.

VALERIÀ PAÜL CARRIL

Profesor de Geografía de la Universidade de Santiago de Compostela. Licenciado en Geografía por la UB (2002) y Doctor por la misma universidad (2006), obtuvo los Premios Extraordinarios de Fin de Carrera y de Doctorado, y el primer Premio Nacional Fin de Carrera. Trabajó como investigador postdoctoral en la UPF en 2007-8 y en la USC en 2009-13, mediante dos contratos ganados en sendos procesos competitivos (programas Ángeles Alvariño e Isidro Parga Pondal de la Xunta de Galicia), periodo en el que fue gestor del proyecto ESPON-SIESTA. En 2014 fue Ass/Professor en la University of Western Australia. Ha realizado estancias de investigación en universidades de España, Francia, Sudáfrica y Australia. Sus principales líneas de investigación son la ordenación del territorio, el paisaje, la geografía rural, las áreas periurbanas, la geopolítica y el turismo.