

5 Cooperación transfronteriza, conurbaciones interfronterizas o entre lo regional y lo urbano

Las eurociudades de la Raya/Raia

*María Lois,
Heriberto Cairo,
Pedro Limón*

1. Las conurbaciones transfronterizas: una introducción

En las últimas décadas, se ha producido la expansión de las conurbaciones transfronterizas, cuya complejidad se debe a la amplia variabilidad de casos según sea el contexto a que hagamos alusión, conforme a esa «polisemia de estructuras transfronterizas» consustancial a las regiones de frontera (Ghilardi y Matossian, 2020). En primer lugar, las ciudades pequeñas y medianas articulan elementos ligados al desarrollo de redes y estrategias de crecimiento local –las denominadas «coaliciones de crecimiento» (Logan y Molotch, 1987)– que en el caso de las conurbaciones transfronterizas permiten en muchas ocasiones reforzar las redes de aglomeración y crecimiento urbano a ambos lados de la frontera (Varna, Adams y Docherty, 2020). En segundo lugar, las políticas vinculadas al desarrollo local suelen enmarcarse en políticas regionales ligadas a proyectos locales relacionados con la sostenibilidad y el crecimiento local en un contexto regional más amplio (Cox, 2020). En tercer

lugar, se producen dos procesos de reestructuración espacial que tienen lugar a escala global aunque marcados por la particularidad transfronteriza: por una parte, se elaboran políticas de urbanización encaminadas a la atracción de capital ligada a fenómenos de renovación urbana (Soininvaara, 2020), y, por otra, se produce una redefinición de esos procesos considerados distintivos de los procesos de urbanización al emplazarse en contextos rurales o rururbanos, donde las representaciones e imaginarios de lo global están ligados al turismo o el ocio transfronterizo, al entorno rural (Spanier, 2021).

Existen diferentes procesos de conurbación transfronteriza en diferentes regiones en casi todo el mundo. Dentro de la lógica de cooperación, en algunos casos están en primer plano las infraestructuras, reseñar algunos proyectos relativos a transporte o a puentes internacionales edificados entre conurbaciones a ambos lados de la frontera, como pueden ser los casos entre ciudades chinas y rusas sobre el río Amur (entre Heihe y Blagoveshchensk o de Tongjiang y Nizhneleninskoye)¹ o entre Brownsville y Matamoros en la frontera de Estados Unidos con México, respectivamente. Por otro lado, las aglomeraciones transfronterizas pueden estar vinculadas a dinámicas subordinadas a políticas exteriores de los Estados, como es el caso de las «ciudades gemelas» (*ciudades gêmeas*) en Brasil, que son definidas de forma unilateral, exclusivamente brasileña: son oficialmente «municipios cortados por la línea de frontera, sea seca o fluvial, articulada o no por obras de infraestructura, que presentan un potencial grande de integración económica y cultural», y las 32 que se identifican son consideradas como muy importantes para «la integración fronteriza y, consecuentemente, para la integración sudamericana».²

En otros casos podríamos observar casos mucho más atravesados por procesos de carácter global. Por ejemplo, en el caso de Niagara Falls, de idéntico nombre en el lado canadiense de Ontario que

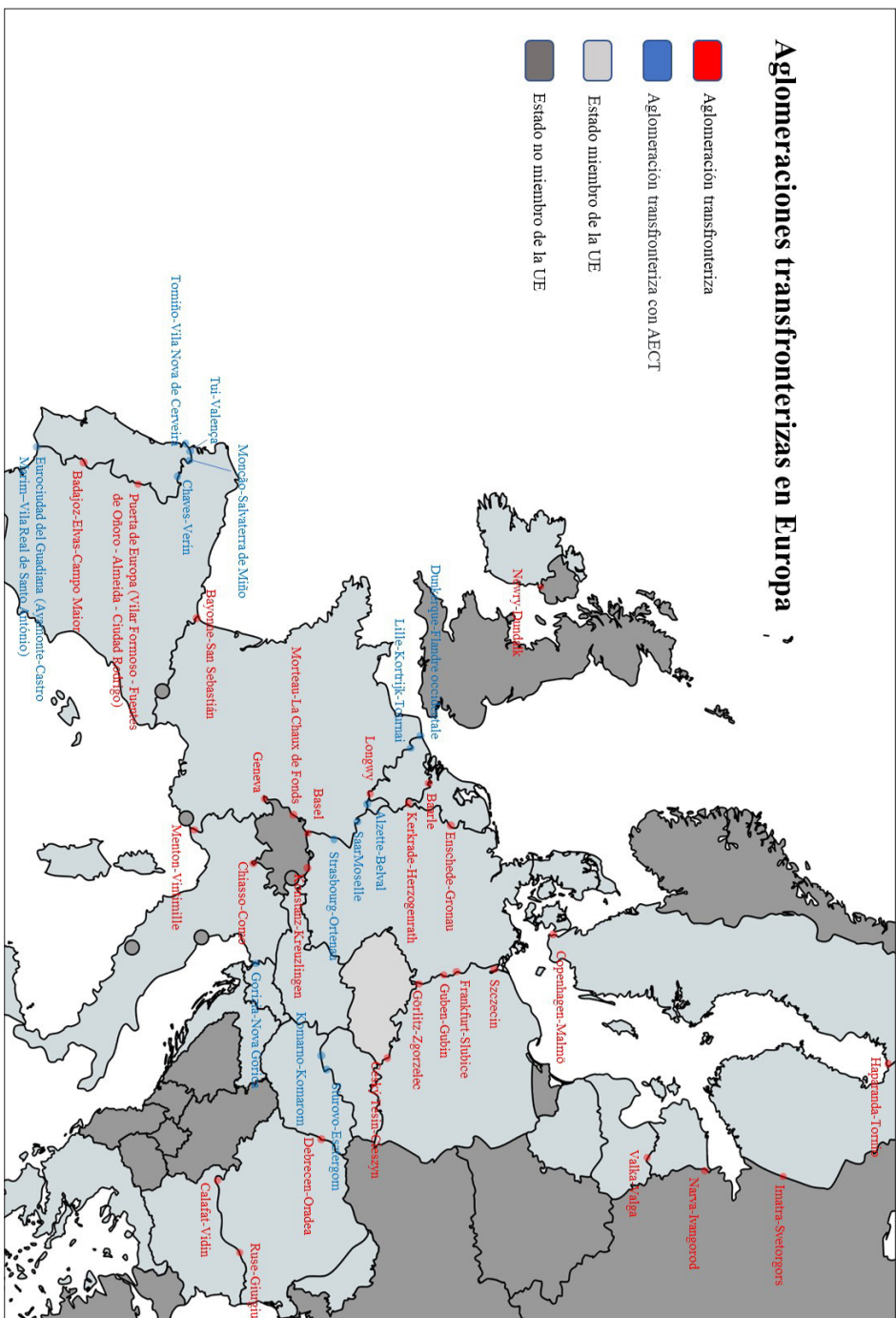
1. En línea: <https://www.elconfidencial.com/mundo/2019-12-02/puente-china-rusia-heihe-blagoveshchensk-amur_2360795/> y <<https://espanol.cgtn.com/news/3d4d7a58346b544d79457a6333566d54/p.html>>.

2. Portaria n.º 213, de 19 de julio de 2016, Sección 1 del *Diário Oficial da União* (DOU), de 20 de julio de 2016.

en el lado estadounidense del Estado de Nueva York, la estructura y dinámica transfronteriza está prácticamente subordinada a la promoción del turismo rural y el patrimonio natural de las Cataratas del Niágara; mientras que en el caso de la región de los Grandes Lagos se produce una gigantesca agrupación transfronteriza que alberga las áreas metropolitanas de Chicago, Detroit, Cleveland, Green Bay, Milwaukee, Fort Wayne o Buffalo en Estados Unidos, y Toronto, Ottawa, Montreal y Quebec en Canadá (US Army Corps of Engineer, 2009).

En el caso de la Unión Europea (UE), los procesos de cooperación transfronteriza no abarcan en ningún caso la magnitud del caso de los Grandes Lagos, si bien las dinámicas de conurbación transfronteriza no se remiten a los primeros casos relativos exclusivamente a las particularidades locales, sino que se enmarcan en una estrategia de cooperación regional mucho más amplia desplegada desde hace más de tres décadas en la UE y que ha incrementado su presencia en la agenda perfilada desde Bruselas hasta convertirse en parte nuclear del proceso de integración comunitaria (European Commission, 2020; Jurado Almonte, Pazos García y Castanho, 2020).

A finales de los años 1990 y principios de los 2000, comenzaron a crearse aglomeraciones o comunidades urbanas transfronterizas en Europa, a partir de ciudades situadas a uno y otro lado de las fronteras de los países europeos. Son las eurometrópolis o eurociudades. Según se afirma en los resultados de un proyecto de estudio sobre su gobernanza, son más de 60 y agrupan a más de 25 millones de personas (EGTC, 2015) (mapa 5.1). Ciertamente no tenían demasiado reconocimiento al principio, pero desde que se introdujeron por primera vez en 2007 las agrupaciones europeas de cooperación territorial (AECT) para fomentar el trabajo interregional, un buen número de eurociudades o eurometrópolis se acogieron a esta figura legal que les permitía prestar servicios conjuntos. De hecho, las dos primeras AECT fueron la eurometrópolis Lille-Kortrijk-Tournai (Francia-Bélgica) y la de Ister-Granum (Hungría-Eslovaquia).



Mapa 5.1 Aglomeraciones urbanas transfronterizas en Europa (eurociudades)

Fuente: Adaptado de Transfronter Operational Mission (MOR) por Juan Carlos Fernández Cela. En línea: <<http://www.espaces-transfron.org/en/resources/cartes/maps/show/agglomerations-transfronterizares-en-europe/>>. Elaboración propia.

En un caso singular de definición de las eurociudades, según el artículo 2 de la Ley 10/2021, de 9 de marzo, reguladora de la acción exterior y de la cooperación para el desarrollo de Galicia, las eurociudades son entidades políticas transfronterizas creadas mediante «el acuerdo entre entidades locales contiguas, con relaciones históricas, sociales y culturales, y pertenecientes a dos Estados distintos de la Unión Europea».³ En dicha norma, se vertebraba asimismo la posibilidad de que las eurociudades se conviertan en AECT, culminando la tendencia anteriormente apuntada y confirmando la complejidad de la espacialidad de la gobernanza transfronteriza. En este sentido, las eurociudades son:

- a) un eje principal en el proceso de integración europeo a través de políticas transfronterizas;
- b) una nueva gobernanza territorial; y
- c) una forma de promover la ciudadanía europea.

La falta de coherencia entre los dos sistemas «nacionales» de servicios e infraestructuras se hace más notable en los espacios locales continuos, de modo que la integración «cotidiana» acelera el proceso de integración europeo. La gobernanza de las eurociudades implica diversos actores de escalas diferentes: local, regional, estatal y europea. No son solo las autoridades locales las que se tienen que implicar en la gobernanza de las conurbaciones transfronterizas, sino también las de los otros niveles. El diálogo entre las poblaciones de un lado y otro de la conurbación transfronteriza, ya sea mediante proyectos específicos de comunicación o actos culturales conjuntos, promueve la ciudadanía europea.

En la medida que se han formado eurociudades con países que no son miembros de la UE, se han convertido también en un instrumento de la política de vecindad de la UE. En definitiva, las eurociudades son un elemento cada vez más importante de las políticas de cooperación transfronteriza de la UE.

2. El estado de la cuestión: las eurociudades como laboratorio de investigación de la integración europea

A pesar de lo explicado anteriormente, hay muchos más estudios transfronterizos y regionales relacionados con las eurorregiones y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) que con las eurociudades. Son excepciones unos pocos estudios de casos en Europa central y del norte, como los antiguos espacios urbanos en el Alto Rin (Geppert, 2015; Malherbe, 2015); alrededor del Gran Luxemburgo, Lille o Basilea (Chilla, Evrard y Schulz, 2012; Durand, 2014; Fricke, 2015); estudios comparativos entre Dortmund y Frankfurt (Barbehön, 2016), o entre Gobiernos multinivel en Europa central y oriental (Deppisch, 2012; Xheneti, Smallbone y Welter, 2012; Tölle, 2013; Böhm, 2014; Andersen, Kramsch y Sandberg, 2015; Pascariu, Țigănașu, Încălțărău y Simionov, 2015); cooperación transfronteriza en Irlanda (Walsh, 2015); análisis comparativo entre la Eurociudad Vasca y Oresund (Calzada, 2015) o la Eurociudad Bayona-San Sebastián (Ceberio Bergés, 2015).

Hay más estudios sobre la cooperación regional transfronteriza, que abordan conjuntamente el estudio de las eurorregiones y las eurociudades, que podrían agruparse en tres campos temáticos.

En primer lugar, un punto de vista económico en el que el turismo y los productos turísticos ligados de alguna manera a la frontera se enfatizan como elementos clave en el desarrollo de políticas de cooperación transfronteriza. Así, destacaríamos estudios de la frontera como destino turístico competitivo en Karelia del Sur (Fedorov, 2015), como atracción y regiones creativas (Clifton, Comunian y Chappain, 2015), la frontera como recurso para las ciudades fronterizas y regiones urbanas (Sohn, 2014a; Sohn, 2014b), así como un recurso donde el valor agregado para la cooperación transfronteriza se sitúa en un primer plano (Hörnström, Tepecik Diş y Berlina, 2015; Scott, 2015). También podemos esbozar actividades empresariales en las zonas fronterizas y ejemplos de actividades empresariales informales que dependen de la ubicación de la frontera para ser desarrolladas y sostenidas (Xheneti, Smallbone y Welter, 2012).

En segundo lugar, no debemos perder la pista en las relaciones entre lo que se ha llamado «espacios blandos» y la territorialidad institucional. A grandes rasgos, existen varias vías de dependencia entre eurociudades, en las que se han desarrollado «coaliciones de crecimiento» (Logan y Molotch, 1987), y complementariedad entre ellas (Sohn y Stambolic, 2015); así, en la Eurociudad Vasca (Ceberio Bergés, 2015), y en la Eurociudad Vasca en comparación con el *benchmarking* de Oresund (Calzada, 2015). En este sentido, muchos estudios han analizado la complementariedad entre procesos, como el mapeo regional (Chilla, Evrard y Schulz, 2012) y los «espacios blandos» como «parte de una respuesta a los déficits espaciales percibidos de los arreglos formales y estatutarios de gobernanza y los espacios blandos para la cooperación» (Walsh, 2015: 192-194). De esta forma, señalaríamos la interdependencia de prácticas y políticas discursivas urbanas que deben afrontar o seguir las directivas de la UE a través de los casos de Dortmund y Frankfurt (Barbehön, 2016). Además, Chilla, Evrard y Schulz (2012) nos sugieren la existencia de vínculos adicionales entre una especie de mapeo institucional y territorialidad de la cooperación transfronteriza en la Gran Región alrededor de Luxemburgo. Deppisch (2012) afirma que las regiones transfronterizas serían capaces de gobernar sus asuntos regionales transfronterizos siempre que se manifiesten ciertos factores, como la institucionalización y las relaciones sociales establecidas.

En tercer lugar, las cuestiones relativas a la identidad y las prácticas fronterizas se han desarrollado recientemente en un sentido amplio. De hecho, podría haber prácticas de fronterización y fronterización de prácticas (Kramsch, 2011). Asimismo, existen estudios que hacen hincapié en las identidades regionales, prácticas limítrofes y desarrollo espacial (Obkircher, 2015). Como afirman Prokkola, Zimmerbauer y Jakola (2015), este es un tema importante que hay que tener en cuenta a la hora de entender cómo se crean, negocian y ejercitan las identidades regionales mediante prácticas y proyectos cotidianos, y esto se examina a la luz de la Eurociudad Tornio/Haparanda en la frontera fino-sueca, donde se han implementado proyectos lingüísticos y actuaciones relacionales entre instituciones.

3. Cooperación en la frontera hispanoportuguesa

El caso de la frontera hispanoportuguesa⁴ es especialmente significativo en este ámbito de estudio, toda vez que la Raya/Raia no solo es la frontera más extensa de la UE, sino también la más antigua en Europa (Domínguez Castro y Varela Álvarez, 2015: 81; Jurado Almonte, Pazos García y Castanho, 2020). Existen múltiples políticas públicas de cooperación transfronteriza en la frontera que se han implementado (VV. AA., 1994; OAEDER, 2006, 2007; Manero Miguel, 2012; VV. AA., 2005; VV. AA., 2007), haciendo de esta frontera un «laboratorio de procesos transfronterizos» (Lois y Cairo, 2011: 16-17), así como un espacio a lo largo del cual se desarrollan diferentes proyectos espaciales (López Trigal, 1994; Sánchez López y Cabero Diéguez, 1994). A pesar de ello, hay una carencia relativa de investigaciones acerca de cooperación en la Raya/Raia, en consonancia con la ausencia de interés en la frontera hispanoportuguesa en términos generales, pero también es cierto que un buen número de estudios han enfatizado las ventajas regionales derivadas de la cooperación (Sánchez López, Cabero Diéguez y Martín Hernández, 1993; López Trigal, Lois González y Guichard, 1997; López Trigal y Guichard, 2000) y la creación de marca en la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal (Domínguez Castro y Varela Álvarez, 2015; Oliveira, 2015; VV. AA., 2014) y en Extremadura-Alentejo-Centro de Portugal (EUROACE, 2015).

No obstante, se han desarrollado iniciativas en torno a proyectos turísticos, relativos a la frontera como un proceso de creación de marca turística y como una estrategia de atracción de consumo turístico (Oliveira, 2015: 343-344), así como su consideración como una atracción y como un recurso para las eurociudades (Galaxipotential, 2018; Jurado Almonte, Pazos García y Castanho, 2020); Chaves-Verín y la cooperación turística en el Alto Tâmega (Lois, 2013); la salud y el turismo de bienestar en Chaves-Verín (Joukes y Costa, 2015) o en Valença-Tui (VV. AA., 2013); el patrimonio cultural basado en fuertes vínculos entre Alentejo y Extremadura en el caso de Elvas-Badajoz-Campo Maior (Cayetano Rosado, 2010);

4. Para su evolución histórica y geopolítica, véase Cairo (2018). Una visión geográfica relativamente reciente se puede encontrar en Lois González y Carballo Lomba (2015).

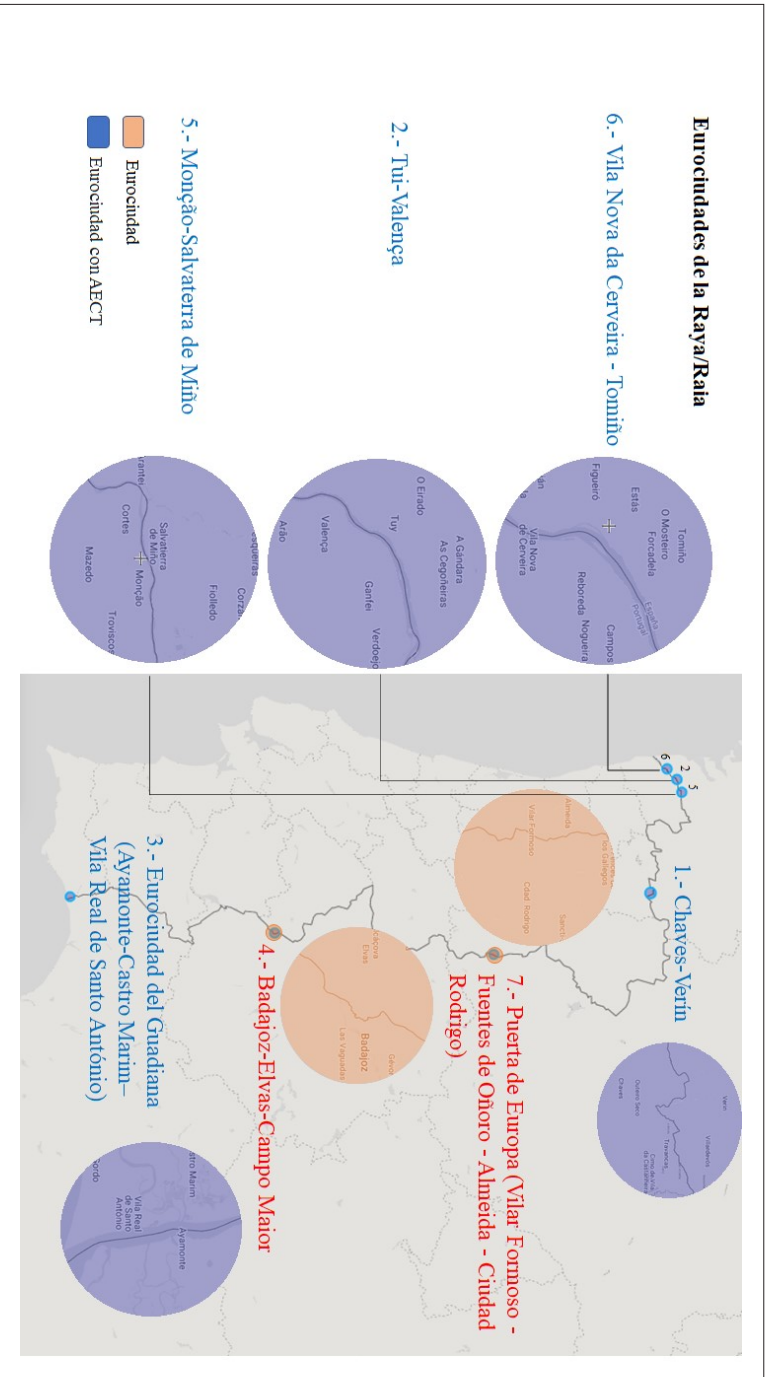
el patrimonio natural y su relación con el turismo religioso, como sucede en torno al Camino de Santiago (Galaxipotential, 2018; Nilsson y Tesfahuney, 2019); así como diferentes acuerdos y convenios firmados entre las autoridades en relación con los transportes y servicios entre estas eurociudades (Ayuntamiento de Badajoz, 2014; Jurado Almonte, Pazos García y Castanho, 2020).

Por supuesto, existen diferencias entre las áreas transfronterizas, tanto por los distintos mecanismos bilaterales que están vertebrando herramientas entre municipios fronterizos –como sucede entre Galicia y el norte de Portugal, en comparación con Alentejo, Portugal Centro y Extremadura–, como por los cambios producidos alrededor de las prácticas cotidianas que afectan a los procesos de identificación y los vínculos transfronterizos, refutando las descripciones de la cooperación como una mera representación institucional. En este sentido, la cuestión central sería analizar cómo las identidades y formas de imaginación geográfica son practicadas y contestadas en las prácticas diarias en relación con los proyectos institucionales que incluyen mecanismos de creación de vínculos y conocimiento transfronterizo, especialmente a través de iniciativas de socialización espacial, como hacen los proyectos de eurociudad a lo largo de toda la Raya/Raia mediante diferentes herramientas, programas y eventos compartidos.

4. Las eurociudades rayanas/raianas: del Miño al Guadiana

En octubre de 2020, el pleno municipal de Ciudad Rodrigo (provincia de Salamanca) aprobaba por unanimidad los estatutos de la Eurociudad «Puerta de Europa», conformada por los municipios españoles de Ciudad Rodrigo y Fuentes de Oñoro y las localidades portuguesas de Vilar Formoso y Almeida,⁵ dando así inicio a la última de las siete iniciativas de eurociudad constituidas a lo largo de la frontera hispanoportuguesa desde la creación de la de Chaves-Verín en diciembre de 2007 (tabla 5.1 y mapa 5.2).

5. Véase: <<https://www.elnortedecastilla.es/salamanca/pleno-ciudad-rodrigo-20201022110311-nt.html>>.



Mapa 5.2. Las eurociudades de la Raya/Raia hispanoportuguesa
 Fuente: Juan Carlos Fernández Cela y autores.

Conviene hacer algunas precisiones respecto a las tendencias en torno a la cooperación fronteriza hispanoportuguesa que ayudarán a ilustrar y situar en contexto las iniciativas de eurociudad analizadas. En primer lugar, existe una dinámica histórica de cooperación transfronteriza que trasciende la práctica y el reconocimiento de los proyectos institucionales desarrollados: según el último informe relativo a la cooperación transfronteriza desarrollada en la UE, pese a que solamente un 22 % de la gente encuestada eran conscientes de las actividades de cooperación transfronteriza que existen en la Raya/Raia, más del 62 % reconocía viajar habitualmente al país vecino, siendo el POCTEP el tercer programa de cooperación transfronteriza que recogía más visitas habituales al país vecino en toda la UE, así como uno de los tres que menos incremento registra respecto a ver las diferencias legales o administrativas como un problema cotidiano (European Commission, 2020).

En segundo lugar, se trata de uno de los programas que mayor impacto han tenido en la redefinición de las identidades políticas vinculadas a los programas de cooperación transfronteriza: según el propio informe mencionado, el 83 % de las personas encuestadas afirmó que se sentirían cómodas teniendo la ciudadanía del país vecino, viéndose solo superado por el caso de cooperación existente entre Alemania y la República Checa (European Commission, 2020).

En tercer lugar, se producen fuertes nexos entre el desarrollo de iniciativas de conurbación transfronteriza, como son los casos de las eurociudades, la consolidación de diferentes proyectos ligados a la eurorregión y herramientas de cooperación regional, y la articulación de iniciativas regionales en clave urbana, en los que la distinción entre la cooperación regional y los proyectos urbanos transfronterizos se difuminan hasta establecer una confluencia en el uso de ambos aspectos –la cooperación territorial y las iniciativas transfronterizas urbanas– en el caso de la Raya/Raia. Además de la consideración de la centralidad de las eurociudades en el POCTEP, se han constituido diferentes formas de agrupación transfronteriza que vincula ambos elementos, como la Red Ibérica de entidades transfronterizas,⁶

6. Véase: <<https://www.rietiberica.eu/es>>.

el Eixo Atlántico del Noroeste Peninsular,⁷ el Triángulo Urbano Ibérico Raiano o TRIURBIR,⁸ así como el desarrollo de múltiples iniciativas que combinan la cooperación en el marco de las eurorregiones y su arraigo local,⁹ al igual que múltiples posibilidades articuladas para los proyectos de las eurociudades sobre la base de la Agrupación Europea de Cooperación Territorial o AECT.

7. Véase: <<https://www.eixoatlantico.com/es/>>.

8. El Triángulo Urbano Ibérico Raiano o TRIURBIR está formado por las localidades españolas de Plasencia y Cáceres, por un lado, y por las portuguesas de Castelo Branco y Portalegre, por otro, sobre la base de la promoción como destinos turísticos fronterizos bajo una estructura de promoción articulada por la conurbación transfronteriza que implican las cuatro localidades. Véase en: <<http://www.triurbir.net/>>.

9. En noviembre de 2019 se celebró en Salamanca un encuentro del Comité de seguimiento del proyecto de cooperación transfronteriza, en el cual se confirmó el desarrollo de los puertos atlánticos de Leixões, Aveiro y Figueira da Foz en conexión con las plataformas logísticas interiores de Guarda, Salamanca y Valladolid, en colaboración con los municipios de Coimbra, Viseu y la Comisión de Coordinación y Desarrollo Región Centro de Portugal. En este encuentro se sentaron las bases para un proyecto de «ciudades verdes», ligadas a dicho programa de cooperación, que incorporaría las localidades de Aveiro, Ciudad Rodrigo, Figueira da Foz, Guarda, Salamanca, Valladolid y Viseu, siendo una muestra del desarrollo de iniciativas «urbanas» en esa cooperación territorial regional. Véase en: <<https://eucyl.jcyl.es/web/jcyl/Eucyl/es/Plantilla100Detalle/1277999678552/Noticia/1285009463858/Comunicacion>>.

TABLA 5.1
Datos sociodemográficos de las eurociudades de la Raya/Raia

<i>Orden de creación</i>	<i>Eurociudad</i>	<i>Extensión (km²) (y subdivisiones, en su caso)</i>	<i>Población (y tendencia de crecimiento)</i>	<i>Densidad de población (hab/km²)</i>	<i>Actividades económicas</i>
1 (2007)	Chaves (POR)	591,2 (51 freguesias)	39.343 (2019) ▽	66,55	Comercio, turismo
	Verín (ESP)	94,1 (18 parroquias)	13.647 (2020) ▽	145,03	Producción vinícola, embotellamiento de agua, hostelería, comercio
2 (2012)	Tui (ESP)	68,3 (12 parroquias)	17.323 (2020) △	225,27	Administración, turismo, actividades culturales, patrimonio religioso
	Valença (POR)	117,1	13.290 (2019) △	113,49	Comercio, turismo, patrimonio cultural
3 (2013)	Ayamonte (ESP)	142,0	21.104 (2020) △	148,62	Comercio, hostelería, transporte
	Vila Real de Santo António (POR)	61,3	18.749 (2019) ▽	305,86	Comercio, hostelería, agricultura
	Castro Marim (POR)	300,0	6.237(2019) ▽	20,79	Agricultura
4 (2013)	Elvas (POR)	631,0	20.528 (2019) ▽	32,53	Turismo, comercio, agricultura, patrimonio
	Badajoz (ESP)	1.440,4	150.984 (2020) △	104,82	Administración, comercio, transportes, turismo
	Campo Maior (POR)	247,0	7.874 (2019) ▽	31,88	Agricultura

TABLEA 5.1 (cont.)
 Datos sociodemográficos de las eurociudades de la Raya/Raia

Orden de creación	Eurociudad	Extensión (km ²) (y subdivisiones, en su caso)	Población (y tendencia de crecimiento)	Densidad de población (hab/km ²)	Actividades económicas
5 (2018)	Monção (POR)	212,0 (24 freguesias)	17.869 (2019) ▽	84,29	Turismo, producción y distribución vitivinícola
	Salvaterra de Miño (ESP)	62,5 (17 parroquias)	9.990 (2020) △	159,84	Industria y logística industrial, turismo, producción y distribución vitivinícola
6 (2018)	Vila Nova da Cerveira (POR)	108,6 (11 freguesias)	8.910 (2019) △	82,04	Turismo, industria, sector cultural
	Tomiño (ESP)	106,5 (15 parroquias)	13.556 (2020) △	127,29	Industria, sector primario, patrimonio natural
7 (2020)	Ciudad Rodrigo (ESP)	240,1	12.261 (2020) ▽	51,07	Patrimonio histórico-artístico, cultura, transporte, gastronomía
	Almeida (POR)	520,5 (16 freguesias)	5.830 (2019) ▽	11,20	Turismo, patrimonio arquitectónico, cultura
	Vilar Formoso (POR)	15,6 (freguesia de Almeida)	-	-	Comercio, servicios, transporte
	Fuentes de Oñoro (ESP)	57,2	1.136 (2020) =	19,86	Comercio, transportes, industria logística

Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Estadística (INE), Instituto Nacional de Estatística de Portugal (INE), Dossier Eurocidade (2009), AA. VV. (2013), Jurado Almonte *et al.* (2020), EUROACE, Eurocidade do Miño.

No en vano, la recientemente aprobada Ley 10/2021, de 9 de marzo, reguladora de la acción exterior y de la cooperación para el desarrollo

de Galicia, de la comunidad autónoma de Galicia, establece ese vínculo territorial, regional y en torno a las conurbaciones transfronterizas cuando establece en su artículo 26.1, refiriéndose a la «Cooperación territorial y transfronteriza galaico-portuguesa de base local», que:

Los municipios gallegos podrán cooperar con otros municipios portugueses vecinos llegando a formalizar incluso «eurociudades», bajo la cobertura jurídica de una agrupación europea de cooperación territorial (AECT) o de cualquier otra forma jurídica, con o sin personalidad, reconocida por los respectivos ordenamientos portugués y español, en los términos previstos en la normativa internacional o comunitaria que resulte de aplicación. En la hipótesis de que se constituyan bajo la fórmula de AECT, la parte gallega propiciará la más estrecha cooperación y coordinación con Galicia-Norte de Portugal, Agrupación Europea de Cooperación Territorial.¹⁰

Reconocimiento que está muy vinculado al desarrollo de proyectos transfronterizos ligados a eurociudades entre Galicia y el norte de Portugal, ya que de los siete casos de eurociudad, nada menos que cuatro (Chaves-Verín, Valença-Tui, Monção-Salvaterra do Miño y Tomiño-Vilanova de Cerveira), tienen lugar en esta región de frontera, mientras que los otros tres tienen lugar de forma dispersa en el resto del territorio fronterizo entre el norte de Castilla-León y el sur de Andalucía. Además, el primer caso de creación de eurociudad en la península ibérica tuvo lugar en dicha región, lo que nos permitió iniciar el desarrollo exhaustivo de los casos de eurociudades rayanas/raianas en torno al proyecto de Chaves-Verín.

4.1 *Una iniciativa pionera: la Eurociudad Chaves-Verín*

El proyecto Chaves-Verín se considera el caso pionero de todas las iniciativas institucionalizadas de la forma eurociudad en la frontera hispanoportuguesa, tanto por ser el primer proyecto de eurociudad

10. Ley 10/2021, de 9 de marzo, reguladora de la acción exterior y de la cooperación para el desarrollo de Galicia. *Boletín Oficial del Estado*, 79, 2 de abril de 2021.

creado en la Raya/Raia como por su consolidación institucional al convertirse en Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT). En cuanto al primer aspecto, tras la creación y primeros pasos de la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal (CTG-NP) en 1991 –convertida posteriormente en AECT– y del Eixo Atlántico del Noroeste Peninsular en 1992, en diciembre de 2007 se acuerda oficialmente la creación de la Eurociudad Chaves-Verín por parte de la Cámara Municipal de Chaves, el *concello* de Verín, el Eixo Atlántico, la Dirección Xeral de Xuventude e Solidariedade de la Xunta de Galicia, el Instituto Portugués da Juventude y la Deputación de Ourense. Respecto al segundo, en 2014, la eurociudad se convierte en la AECT Eurociudad Chaves-Verín.

Las AECT son agrupaciones de entes territoriales dotadas de personalidad jurídica, que trascienden la mera cooperación transfronteriza, ya que también incluyen la cooperación transnacional e interregional. Tras la nueva regulación europea se abre la posibilidad de cooperar con terceros Estados no miembros de la Unión. Con personalidad jurídica definida y capacidad de gestionar su propio presupuesto, de disponer de medios económicos y de personal propios, así como para celebrar contratos. Aunque la normativa ampara la posibilidad de que las eurociudades utilicen la fórmula de las AECT, bien para consolidar su asociación, bien para operar en un marco más amplio que albergue otras eurociudades –tal como se recoge en el artículo 26 de la Ley 10/2021, de 9 de marzo, reguladora de la acción exterior y de la cooperación para el desarrollo de Galicia–, como sucede en el caso de la AECT Río Miño, como veremos más adelante, el caso de Chaves-Verín fue el primero que utilizó esta fórmula para reforzar la cooperación transfronteriza de la fórmula de la eurociudad.¹¹

11. Actualmente, existen ocho AECT constituidas entre España y Portugal, a saber, por orden de creación: la AECT Galicia-Norte de Portugal, la AECT Duero-Douro, la AECT ZAS-NET –entre Zamora y Bragança, destinada a la conservación de la reserva de la biosfera de la meseta ibérica–, la AECT Eurociudad Chaves-Verín, la AECT Faja Pirítica Ibérica, la AECT León-Bragança, la AECT INTERPAL-Medio Tejo, la AECT Eurociudad del Guadiana y la AECT Río Miño. Véase en *List of European Groupings of Territorial Cooperation*, en línea: <https://portal.cor.europa.eu/egtc/CoRActivities/Documents/Official_List_of_the_EGTCs.pdf?Web=o>.

Además de la introducción de la fórmula AECT y de otro tipo de actividades de atracción turística comunes a otras eurociudades, consideramos la tarjeta de eurociudadanía como el hito clave en la construcción del proyecto eurociudadano en Chaves-Verín, tanto por su importancia simbólica como por la posibilidad de unificar y superar las cuestiones administrativas y burocráticas que atañen a la redefinición de los servicios públicos a ambos lados de la frontera –se propuso la creación de una «ventanilla única» en el antiguo edificio aduanero– (Lois, 2013). Cuestión en la que conviene tomar en cuenta también las freguesias y parroquias¹² de ambos municipios. Por otro lado, se gestiona una agenda cultural compartida –con diferentes actividades como senderismo, arte local, fútbol, etc.– y una línea de desarrollo económico local, especialmente a través de paquetes turísticos centrados en las aguas termales del río Támega, en torno al cual se ha desarrollado también un imaginario de sostenibilidad local que vincula el turismo a la conservación de la naturaleza alrededor de la puesta en valor del río como expresión de los nexos históricos, culturales y de naturaleza local transfronteriza (Lois, 2013).

4.2 *La frontera-como-calle: la Eurociudad Valença-Tui*

El 10 de febrero de 2012 tuvo lugar en Valença el acto constitutivo de la Eurociudad Valença-Tui, que quedó sellado con la firma del presidente de la Cámara Municipal de Valença, Jorge Salgueiro Mendes; del alcalde del Concello de Tui, Moisés Rodríguez; y de Alfonso Rueda Valenzuela, representante de la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal. Se trata de un proyecto vinculado a «permeabilizar aún más la frontera entre España y Portugal y dar ejemplo a nivel europeo con un río y tres lenguas» (AA. VV., 2013: 2).

12. Las *freguesias* en Portugal y las *parroquias* en Galicia son los términos utilizados para designar una unidad administrativa local. En Portugal tienen alguna competencia administrativa y electoral, pero en Galicia son subdivisiones de los municipios, y, aunque como entidades colectivas no tengan valor legal, son constantemente utilizadas como referentes tanto en textos legales como en medios de comunicación, gestión pública, celebraciones festivas, etc.

Además de los Gobiernos locales de Tui y Valença, se adhirieron al proyecto la Xunta de Galicia, la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal y, posteriormente, Turismo Rías Baixas y CIM Alto Minho.¹³ El marco de cooperación transfronteriza estableció en este caso que la eurociudad se englobase en la Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT) Galicia-Norte de Portugal, con sede en Vigo, y su protocolo de creación suscribía una aportación de 50.000 euros por parte de cada ayuntamiento, además de establecer sinergias en torno a servicios públicos conjuntos e ir de la mano en proyectos comunitarios. En febrero de 2018 esta cooperación se redefinió, al fundarse en Valença la AECT Río Miño, que no solo incluía la propia eurociudad de Valença-Tui, sino también las eurociudades de Monção-Salvaterra do Miño y de Tomiño-Vilanova da Cerveira,¹⁴ reforzando así su condición de mayor paso fronterizo entre Galicia y el norte de Portugal y responsable en buena medida del incremento de los viajes por ocio, turismo, comercio y compra de bienes y servicios entre España y Portugal (European Commission, 2020).

En el caso de Valença-Tui, podríamos destacar dos aspectos centrales dentro de su evolución: por una parte, son dos localidades con un fuerte arraigo histórico en la colaboración institucional recíproca, tanto en términos de servicios compartidos –el conservatorio, el teatro, la escuela de idiomas o el centro de salud de Tui o el servicio de bomberos y las piscinas de Valença, sin ir más lejos–, como en celebraciones y eventos nacionales celebrados a ambos lados de la frontera –por ejemplo, las celebraciones del 25 de abril se llevan a cabo en el teatro de Tui, mientras que el 6 de enero la cabalgata de Reyes se desplaza a Valença–. En segundo lugar, si bien todos los proyectos de eurociudad terminan incurriendo en la planificación de la fórmula «dos fronteras, un destino», el caso de la Eurociudad Valença-Tui es especialmente significativo, ya que las fórmulas de promoción y de regionalización transfronteriza están orientadas al

13. Véase: <<http://cor.europa.eu/archive/regional/Pages/la-xunta-apuesta-por-la-colaboracion-transfronteriza-para-mejorar-los-servicios-a-sus-ciudadanos-es.aspx>>.

14. En conjunto, abarca 26 ayuntamientos, más de 376.000 habitantes y más de 3.300 kilómetros cuadrados de extensión. Véase: <<http://smartminho.eu/aect/>>.

turismo, tanto como el turismo supone una puesta en valor de esa forma de gobernanza transfronteriza, especialmente sostenida por el incremento exponencial de asistentes al Camino de Santiago, cuya versión portuguesa tiene el primer punto de entrada a Galicia precisamente en el nexo Valença-Tui, que constituye un núcleo significativo de producción local por encima de otros casos de la zona, de ahí que ambas localidades lo planifiquen en clave de eurociudad.¹⁵

4.3 *La Eurociudad del Guadiana: territorio-museo*

El 9 de enero de 2013, a bordo de un ferri en el río Guadiana, se firmó el protocolo de creación de la Eurociudad del Guadiana entre representantes de los municipios español de Ayamonte y portugués de Vila Real de Santo Antonio, creación a la que se unió el municipio portugués de Castro Marim el 9 de mayo de 2013, lo que dio pie a un proyecto que se ha desarrollado siguiendo el modelo de Chaves-Verín, incluso en la programación de la consolidación de la eurociudad hasta dar el paso de reconocerse como AECT en el año 2018 (Parlamento Europeo, 2020). La firma del protocolo sobre una embarcación en el río encarna de alguna manera el énfasis que en esta iniciativa se hace en torno al Guadiana como punto de conexión, simbolizando también el propio logotipo de la eurociudad, representado por el puente internacional y el propio afluente del río Guadiana –un paralelismo de lo que sucede unos cientos de kilómetros más al norte con el río Miño–.

No obstante, en el caso de la Eurociudad del Guadiana –y de un modo similar a lo que ocurre en la Eurociudad Elvas-Badajoz-Campo Maior–, se producen algunas diferencias significativas entre las localidades que la conforman y que condicionan algunas de las tendencias generadas en el desarrollo de la eurociudad: Ayamonte y Vila Real de Santo Antonio no solo tienen una cantidad de población seis veces superior a la de Castro Marim, sino que de alguna forma

15. Véase: <http://translate.google.pt/translate?hl=en&sl=pt&tl=es&u=http%3A%2F%2Fwww.cm-valenca.pt%2Fportal%2Fpage%2Fvalenca%2Fportal_municipal%2FTurismo%2FCaminhos_de_Santiago&anno=2&sandbox=1>.

ejercen un rol de liderazgo sobre esta última, también asociado a la preeminencia del sector servicios como motor económico de las dos primeras y el sector primario en la última. Además, la densidad poblacional de los dos primeros municipios es muy superior a la densidad registrada en Castro Marim, con un hábitat rural con mayor dispersión y consustancial a la región del Algarve portugués.

En cuanto a los elementos más significativos de esta eurociudad, el proyecto hace de la presencia del río Guadiana el principal motivo de atracción turística y centro narrativo de un relato que hace de la frontera un punto de unión en lugar de un motivo de separación, simbolizado por el puente internacional construido en 1991 y por la interacción promovida por la navegación fluvial a ambos lados de la frontera. Además de la explotación del hecho fronterizo y la rentabilización de la cooperación previa entre ambas localidades, los tres municipios han desarrollado un trabajo conjunto en cuatro ámbitos principales que tratan de hacer de la combinación de los recursos particulares de cada municipio una suma mayor para poner al servicio del conjunto del territorio «eurociudadano», a saber: sanidad; educación y cultura; movilidad; y turismo de frontera. Desde un aspecto más concreto, se han desarrollado acciones conjuntas de promoción de inversiones comerciales y turísticas, así como se ha promovido los valores en torno al patrimonio cultural y natural, además de cuestiones esenciales para la eurociudad, como la creación de la tarjeta de la eurociudad, una agenda cultural compartida o el dragado del río Guadiana.

Como última iniciativa vinculada al proyecto, habría que señalar el Laboratorio de Gobernanza Transfronteriza Euroguadiana 2020, que establece un ámbito de colaboración y consolidación social e institucional en el periodo entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2021.¹⁶ Dicho proyecto supone la creación de una plataforma de comunicación que enfatiza la frontera como un elemento de encuentro, además de implantar la aplicación inteligente para la tarjeta de eurociudadanía, establecer un punto de información

16. Véase: <<https://www.poctep.eu/es/2014-2020/laboratorio-europeo-de-gobernanza-transfronteriza-eurociudad-del-guadiana-2020>>.

turístico de la eurociudad –y una marca turística conjunta– y un plan de movilidad y accesibilidad integral a esta y tres actividades que consolidan la cooperación transfronteriza en clave de diálogo entre la eurociudad y las regiones colindantes: por un lado, albergó un Encuentro Transfronterizo de Mujeres Emprendedoras; por otro, se presentó el proyecto de construcción de la línea ferroviaria entre Huelva y Faro que, tras el apoyo de la Cámara de Comercio de Huelva, del CCDR-Algarve y de la Junta de Andalucía, conectará con Sevilla en línea de alta velocidad;¹⁷ finalmente, se presentó el proyecto «Territorio Museo» de la Eurociudad del Guadiana, que, a partir del río Guadiana como eje territorial, pretende musealizar el conjunto del territorio de la eurociudad a partir de distintos itinerarios en torno al patrimonio material e inmaterial de las tres localidades. Es decir, en lugar de diseñar y crear un museo o un centro de interpretación «de» o «para» la eurociudad, se trata de hacer de la propia eurociudad un museo que atañe a todo su territorio.¹⁸

4.4 *La Eurociudad Elvas-Badajoz-Campo Maior (EUROBEC)*

El 16 de septiembre de 2013, tuvo lugar en la Institución Ferial de Badajoz (IFEBA) la firma del Protocolo de creación de la Eurociudad Badajoz-Elvas, que fue rubricado por los máximos responsables municipales de Badajoz, el alcalde Francisco Javier Frago y el presidente de la Cámara Municipal de Elvas, José Antonio Rondão Almeida.¹⁹ Posteriormente, el alcalde de Badajoz y el presidente del municipio de Campo Maior, Ricardo Pinheiro, se reunieron el 21 de noviembre de 2014 para incorporar dicho municipio al proyecto eurociudadano,²⁰ conforme a un protocolo adicional acordado en

17. Véase: <<https://andaluciainformacion.es/huelva/959654/lajunta-incluire-la-linea-sevilla-huelva-faro-en-su-propuesta-a-los-next-generation/>>.

18. Véase: <<https://www.lavanguardia.com/politica/20200510/481067868093/eurociudad-del-guadiana-se-musealizara-con-rutas-que-articulen-su-patrimonio.html>>.

19. Véase: <<http://www.hoy.es/20130916/local/badajoz/badajoz-elvas-convierten-eurociudad-201309161704.html>>.

20. Véase: <<http://www.cm-campo-maior.pt/pt/noticias/noticias-quotidiano/1532-campo-maior-junta-se-a-badajoz-e-elvas-no-projeto-eurocidade>>.

abril al que también podría sumarse en un futuro la localidad extremeña de Olivenza a iniciativa del Gobierno municipal de Elvas,²¹ si bien la conformación oficial de la Eurociudad como EUROBEC, acordada el 3 de mayo de 2018, estableció la extensión en torno a Badajoz, Elvas y Campo Maior.²²

El proyecto de eurociudad se enmarca en la cooperación transfronteriza extremeño-portuguesa dentro del marco regulador de las eurorregiones. En este caso, corresponde a la eurorregión conocida como EUROACE, un área que engloba las regiones portuguesas de Alentejo y Región Centro, por un lado, y la Comunidad Autónoma de Extremadura en España, por otro. Se trata de la primera eurorregión tripartita de la Raya/Raia, y cuenta con una extensión de 92.500 km² y una población de más de 3.300.000 habitantes.²³ Se considera una eurorregión situada en una posición privilegiada en el marco de la estrategia territorial europea por «su localización estratégica en el suroeste peninsular y respecto de grandes áreas metropolitanas de la península ibérica (Madrid, Lisboa, Sevilla, Oporto), así como de la fachada atlántica y la diagonal continental»,²⁴ que ha ido estableciendo competencias compartidas de forma progresiva en materia de colaboración, tales como desarrollo sostenible, educación, turismo, economía y empleo, investigación o cultura.

Las tablas muestran algunas diferencias abismales entre las localidades que explican en buena medida la diferencia de actuaciones llevadas a cabo no solo en cada municipio en relación a la eurociudad, sino de la propia Eurociudad EUROBEC con respecto a otros proyectos eurociudadanos: en primer lugar, y como elemento reseñable no solo en esa zona fronteriza, sino en toda la Raya/Raia, destaca la excepcionalidad que supone la gran aglomeración urbana de Badajoz, que le lleva por un lado a ejercer un rol de liderazgo sobre

21. Véase: <<http://www.ayuntamientodeolivenza.com/elvas-cuenta-con-olivenza-para-el-desarrollo-de-la-eurociudad/>>.

22. Véase: <<https://www.poctep.eu/es/2014-2020/eurobec-construyendo-la-eurociudad-badajoz-elvas-campomayor>>.

23. Datos disponibles en: <<http://www.euro-ace.eu/el-territorio/presentacion>>.

24. Definida según los términos institucionales en: <<http://www.euro-ace.eu/el-territorio/presentacion>>.

demandas vinculadas a la eurociudad –como la línea ferroviaria de alta velocidad que conecte Madrid con Lisboa pasando por Badajoz–, pero también a desarrollar iniciativas definidas por la eurociudad y que tienen lugar en –así como rendimiento principal para– la propia localidad, como el Observatorio con B de Badajoz, actuando en todo momento la localidad extremeña como «motor» del desarrollo regional y de la evolución del proyecto eurociudadano.

Respecto a la institucionalización y el reconocimiento histórico del entorno, se ha visto reproducida la situación de la frontera como patrimonio militar y supeditada al núcleo de expansión económica a partir de la idea del Polo de Desarrollo Hispano-Portugués de los años 1960 y 1970 en torno a Badajoz, así como, en términos de promoción turística, EUROBEC se pretende como un destino turístico único, en el que las tres localidades se promocionen entre sí sus respectivas ventajas y aspectos turísticos destacables, «por la complementariedad de los recursos y proximidad del territorio» (Ayuntamiento de Badajoz, 2014: 20), aprovechando la posibilidad de posicionamiento y promoción mutua como si fuesen un único espacio transfronterizo, aunque con la asimetría mencionada de Badajoz.

En último término, en este caso se produce un reparto de funciones entre las tres localidades, a modo de la mencionada «coalición de crecimiento» (Logan y Molotch, 1987), en la cual Badajoz abastecería y lideraría la iniciativa, mientras que Elvas y Campo Maior la ubicarían a través de su patrimonio. En síntesis, se aprovecharía, por un lado, la declaración del conjunto abaluartado de Elvas como patrimonio de la humanidad según la Unesco, así como el conjunto de la ciudad-fortaleza de Campo Maior –y dos elementos patrimoniales locales de influencia global, como la Feria de las Flores y su producción cafetera– para proyectar o *situar* la región fronteriza, y, por otro, la capacidad económica y de atracción del turismo de ferias y congresos desarrollados en IFEBA, así como la reestructuración del límite fronterizo a través de la Plataforma Logística del Sudoeste Ibérico o el consumo en los centros comerciales de El Faro y Conquistadores en la antigua zona aduanera en Badajoz.

En sentido estricto, la disonancia entre los rasgos de las tres localidades no haría sino reforzar la propia esencia bajo la cual se

articulan los proyectos de eurociudad, que tienden a poner en común recursos propios y servicios con aspiraciones y objetivos comunes: la puesta en marcha de la tarjeta de eurociudadanía, en diciembre de 2020,²⁵ parece que consolida dicha aspiración y sitúa la Eurociudad EUROBEC como uno de los proyectos-motor de la redefinición regional transfronteriza de todo el POCTEP.

4.5 *Un tren de frontera: Monção-Salvaterra de Miño*

En los actos de celebración del XX Aniversario da Ponte Internacional João Verde y Amador Saavedra do río Miño, en marzo de 2015, se firmó el Protocolo de hermanamiento entre Monção e Salvaterra de Miño. En ese acuerdo, se proponían áreas de cooperación prioritarias, donde destaca la dinamización del río Miño, la promoción del turismo o el llamado «emprendedurismo transfronterizo». En dicho protocolo, ambas instituciones se comprometieron a buscar la colaboración, el desarrollo y el fortalecimiento de relaciones mutuas en términos culturales, deportivos, sociales, económicos y turísticos.

Hasta el momento, en la eurociudad se han desarrollado dos grandes iniciativas: por una parte, el tren turístico, puesto en marcha en julio de 2015, que con el objetivo de difundir el patrimonio natural, vinícola y gastronómico de la eurociudad impulsa el turismo a través de tres rutas eurociudadanas específicamente orientadas al conocimiento y la difusión del espacio transfronterizo.²⁶ Por otra parte, desde 2018 se celebra la Semana de la Eurociudad, donde se ponen en marcha diferentes actividades conjuntas, como exposiciones, conferencias, itinerarios culturales, paseos, conciertos, danza, formación, autoempleo o actividades deportivas náuticas divididas

25. Véase: <<https://lacronicadebadajoz.elperiodicoextremadura.com/la-cronica-de-badajoz/2020/12/23/tarjeta-eurobec-solicitar-eurociudad-43808299.html>>.

26. Véase: <<http://www.galiciaenteira.com/ocio/tren-eurocidade-moncao-salvaterra/>>.

entre ambas localidades fronterizas.²⁷ Además, hay un elemento adicional que apuntar en clave de cooperación transfronteriza que trasciende la eurociudad, ya que el proyecto Monção-Salvaterra do Miño forma parte de la AECT Río Miño desde la conformación de esta, en febrero de 2018,²⁸ lo que da pie a proyectos conjuntos con las otras dos eurociudades que conforman dicha AECT, Valença-Tui y Cerveira-Tomiño, caso que expondremos a continuación.

4.6 *Amistad transfronteriza: Cerveira-Tomiño*

En el año 2014, los alcaldes de los municipios de Vila Nova da Cerveira y de Tomiño firmaron la Carta de la Amistad entre ambos municipios, que además de corroborar la celebración del décimo aniversario de la construcción del puente internacional entre ambas localidades establecía oficialmente el objetivo de un desarrollo integral del territorio a partir de la cooperación transfronteriza, que cuenta con una extensa agenda estratégica desde el año 2015 y que se consolidó en la forma eurociudad con la constitución formal de la Eurocidade Cerveira-Tomiño el 4 de octubre de 2018 (Jurado Almonte, Pazos García y Castanho, 2020), pasando a formar parte también del «trío» de eurociudades de la AECT Río Miño.

Sobre la base de una «eurociudad participativa, crecimiento sostenible e innovación inclusiva»,²⁹ el caso de esta eurociudad es significativo por varios elementos asociados a sus proyectos e iniciativas de cooperación transfronteriza: en primer lugar, se estableció una agenda de cooperación anterior a la configuración de la eurociudad, lo que implicó que, una vez que esta se hizo realidad, muchos de esos proyectos fueran integrados sobre la base de un funcionamiento previo –como las rutas en ambas localidades en la orilla del Río Miño–. En este sentido, el Parque da Amizade no supuso una dificultad añadida a la dinámica de la eurociudad, sino que, al contrario, sentó las bases no solo de una mayor interacción a partir de

27. Véase: <<https://www.atlantico.net/articulo/area-metropolitana/eurocidade-salvaterra-moncao-da-paso/20190918000305730246.html>>.

28. Véase: <<http://smartminho.eu/aect/>>.

29. Véase: <<https://eurocidadecerveiratomiño.eu/pt-pt/>>.

la construcción de un puente internacional peatonal y de una serie de espacios verdes y de ocio natural compartidos, sino que, tras la plantación del Árbol de la Amistad en septiembre de 2020, se erigió en uno de los lugares simbólicos por excelencia del proyecto.³⁰ La culminación de esta cooperación transfronteriza puede verse, por ejemplo, en el uso idiomático simultáneo del portugués y del gallego, en lugar de la traducción bilingüe habitual en otros casos.³¹ En segundo lugar, se estableció una promoción turística que recurría a elementos comunes a otros proyectos de eurociudad, como, por ejemplo, la programación cultural en clave de turismo transfronterizo, en combinación con la difusión de la eurociudad en otras zonas transfronterizas a partir de proyectos de difusión y visibilización de la UE, yendo un paso más en la política territorial transfronteriza de la Raya/Raia.³² Por último, la Eurociudad Cerveira-Tomiño presenta también algunos mecanismos institucionales particulares que diferencian esta iniciativa de otros proyectos eurociudadanos, como son las figuras de las «valedoras», que actúan en defensa de los intereses eurociudadanos ante las instituciones locales de Tomiño y Cerveira, o la existencia de presupuestos participativos para la eurociudad.³³

30. Véase: <<https://eurocidadecerveiratomiño.eu/parque-da-amizade/>>.

31. Lo cual es especialmente relevante en el caso de la guía turística, donde se defiende el uso idiomático en función del texto original. Véase: <<https://eurocidadecerveiratomiño.eu/wp-content/uploads/2020/03/guia-turismo-Eurocidade-web.pdf>>.

32. Véase: <<https://www.farodevigo.es/comarcas/2020/07/01/eurocidade-cerveira-tomiño-elegida-mostrar-15142921.html>>; <<http://riotollo.com/rio-tollo-den-tro-das-visitas-organizadas-na-xornada-o-turismo-no-contexto-transfronteiri-zo-da-eurocidade-cerveira-tomiño/>>; o <<http://smartminho.eu/category/aect/page/3/?print=pdf-search>>.

33. Véase: <https://eurocidadecerveiratomiño.eu/wp-content/uploads/2019/04/20190207_informe-valedora_recomendaciones_para_la_eliminacion_de_barreras_a_la_mobilidad_transfronteriza_infanto-juvenil_es.pdf> y <<https://participacerveiratomiño.eu/wp-content/uploads/2019/09/opt20-normas-gal.pdf>>.

4.7 *El penúltimo desafío: la Eurociudad «Puerta de Europa»*

El 1 de julio de 2020, en el paso fronterizo que existe entre Vilar Formoso (Portugal) y Fuentes de Oñoro (España), los alcaldes de ambos municipios, junto con los de Almeida y Ciudad Rodrigo, presentaron el convenio que daba inicio al proyecto de creación de la Eurociudad «Puerta de Europa», conformada por las cuatro localidades mencionadas, que ejercerán la presidencia de la eurociudad de forma rotatoria cada dos años –comenzando por Almeida– y que tendrá su sede en la propia *freguesia* de Vilar Formoso, en cuya aduana se prevé que esté también la sede de esta como AECT.³⁴ La propia elección de la fecha de presentación de esta eurociudad ya constituye un hito simbólico en sí mismo para la cooperación transfronteriza, ya que fue el día de reapertura de las fronteras entre Portugal y España, después de haber estado cerradas más de tres meses debido a las medidas de cierre fronterizo adoptadas con motivo de la pandemia global provocada por el virus SARS-COV-2.³⁵

Entre septiembre y diciembre de 2020, los municipios implicados en el proyecto, a excepción de Fuentes de Oñoro, aprobaron el convenio y los estatutos de creación de la eurociudad, siendo remitidos por parte del Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo a la Secretaría de Estado de Administraciones Públicas para que autorizase la creación de la Eurociudad «Puerta de Europa». La iniciativa de cooperación transfronteriza establece de forma explícita el uso de la frontera como un recurso para el desarrollo del territorio, poniendo en valor la conexión entre dichas localidades como paso principal de las mercancías de todo el territorio fronterizo entre España y Portugal, especialmente a través de la vía interurbana E-80, teniendo por objetivo la creación de mecanismos de gestión y valorización del territorio, con capacidad de fijar y atraer población, crear y consolidar

34. Véase: <https://eucyl.jcyl.es/web/jcyl/Eucyl/es/Plantilla100Detalle/1277999678552/Noticia/1284966741572/Comunicacion?utm_source=suscripcion&utm_medium=rss&utm_campaign=rssPagina>.

35. Véase: <<https://www.tribunasalamanca.com/noticias/fuentes-de-onoro-y-vilar-formoso-celebraran-un-acto-simbolico-para-la-reapertura-de-la-frontera/1593423487>>.

dinámicas de empleo, así como garantizar el establecimiento de inversiones de carácter productivo.³⁶

Este proyecto prevé por el momento dos tipos de políticas de cooperación transfronteriza: por un lado, articula herramientas de cooperación cultural, lingüística, servicios públicos compartidos, unificación de la zona comercial y de servicios transfronteriza y revitalización de la zona de frontera tanto en Vilar Formoso –con la revitalización del parque de camiones TIR–, como en Fuentes de Oñoro –en torno a su polígono logístico–. Por otro lado, dentro del marco de la eurociudad, se han sentado las bases para la creación de la primera Ciudad Ibérica entre Vilar Formoso y Fuentes de Oñoro, como proyecto piloto cuya premisa de adscripción legal, identitaria y administrativa sería la eurociudadanía y el vínculo territorial «ibérico y raiano» a partir de los lazos de interacción histórica construido entre ambas localidades,³⁷ iniciativa que podría suponer tanto un refuerzo a la proyección de la frontera como mecanismo de desarrollo territorial para ambos municipios como, de algún modo, una nueva forma de enfrentar la gobernanza transfronteriza en la Raya/Raia.

5. Reflexiones finales: el SARS-COV-2 y la Raya/Raia. Eurociudades frente a Estados

Como se ha visto, existen diferentes proyectos y directrices en la actuación transfronteriza, si bien las iniciativas en torno a las eurociudades tienen en común ciertos mecanismos en los que, pese a diferir en el modo de llevarse a cabo, suelen ser recurrentes en todos los casos vistos en torno a estas conurbaciones transfronterizas, a saber: la gestión compartida de servicios públicos, la planificación y

36. Véase: <https://eucyl.jcyl.es/web/jcyl/Eucyl/es/Plantilla100Detalle/1277999678552/Noticia/1284966741572/Comunicacion?utm_source=suscripcion&utm_medium=rss&utm_campaign=rssPagina>.

37. Véase: <https://eltrapezio.eu/es/opinion/una-propuesta-para-crear-la-prime-ra-ciudad-iberica-vilar-formoso-fuentes-de-onoro-en-el-marco-de-la-eurociudad-puerta-de-europa_13833.html>.

gestión del territorio, el transporte y la movilidad, las políticas culturales y turísticas, y el desarrollo económico local. Por limitaciones de espacio y de enfoque, es imposible desarrollar cada una de las líneas de acción desarrolladas en cada uno de estos ámbitos en cada caso particular, de ahí que, a modo de síntesis, se recoja en la tabla 5.2 el desarrollo de los ámbitos señalados en cada uno de los casos analizados, mostrando en la valoración de cada materia un rango que abarca desde un tratamiento incipiente (C) hasta la planificación conjunta de todos los aspectos atinentes a esa materia (A), pasando por la existencia de materias desarrolladas de forma conjunta en combinación con líneas autónomas por parte de cada localidad (B). Además, se ha contemplado la convergencia hacia –o la articulación de– una AECT, en cuyo caso puede darse la circunstancia de que la propia conurbación transfronteriza eurociudadana constituya una AECT, que se agrupen en torno a una AECT a una escala más amplia que la de la mera eurociudad, o que ni estén constituidas ni acogidas a dicho reconocimiento.

TABLA 5.2
*Cuadro-resumen del desarrollo de políticas, prácticas
y competencias en cada eurociudad*

<i>Eurociudad</i>	<i>AECT</i>	<i>Servicios públicos</i>	<i>Gestión del territorio</i>	<i>Transporte y movilidad</i>	<i>Cultura y turismo</i>	<i>Desarrollo económico</i>
1	SÍ	A	A	B	A	A
2	SÍ*	A	A	B	A	A
3	SÍ	B	A	A	B	A
4	NO	B	B	A	B	B
5	SÍ*	B	B	A	A	A
6	SÍ*	B	A	A	A	A
7	NO	C	B	A	B	B

* Estas tres eurociudades forman una sola AECT. *Fuente:* Elaboración propia.

No está claro el impacto positivo de las eurociudades en el desarrollo de los lugares donde se han establecido. Si tomamos el indicador del crecimiento de la población, en varios casos (Chaves-Verín, notablemente) no logra doblar el crecimiento negativo. Y este

hecho no parece estar relacionado con la forma de gobernanza, ya que el caso mencionado es una AECT.

Más aún, el desarrollo de las actividades anteriormente señaladas ha sufrido un frenazo debido a las medidas adoptadas con motivo de la crisis sanitaria global provocada por la COVID-19 por parte de los Estados español y portugués en torno al cierre de fronteras, pero no en la planificación desarrollada por parte de cada caso de eurociudad, de las localidades afectadas o del conjunto de las eurociudades rayanas/raianas. Es más, fueron las personas de máxima responsabilidad de estas entidades (presidencia de las Câmaras Municipais portuguesas y alcaldías de los ayuntamientos españoles) quienes en mayo de 2020, en el marco de un encuentro de las eurociudades ibéricas ante el coronavirus, instaron urgentemente a los Gobiernos de España y Portugal a la apertura inmediata de los pasos fronterizos.³⁸

En dicha demanda de apertura fronteriza, cuyo manifiesto está firmado en la simbólica fecha de 9 de mayo (Día de Europa y, en este caso, en el 70.º aniversario de la Declaración Schuman) y que llegó hasta el Congreso de los Diputados en forma de reclamación y moción presentada por el diputado del BNG Néstor Rego –no en vano, fue la AECT Río Miño quien inició la solicitud de apertura fronteriza–,³⁹ las autoridades de las eurociudades definían nuevas formas de territorialidad, cooperación regional y gobernanza transfronteriza al situar dicha escala en el centro de las política fronterizas, incluso en una situación de pandemia global, asimilando las localidades de cada lado de la frontera a barrios de un mismo ente urbano que no pueden –ni deben– separarse. En las propias palabras del manifiesto en cuestión, se sostenía que:

Los programas de cooperación, promovidos y financiados por la Unión Europea, han fortalecido la conciencia colectiva en las

38. Véase: <https://www.huelvainformacion.es/huelva/eurociudades-Gobierno-Espana-Portugal-fronteras_o_1462054378.html>.

39. Véase: <<https://www.poctep.eu/es/print/2014-2020/manifiesto-eurociudades-de-la-rama-hispano-lusa> y <https://www.europapress.es/galicia/noticia-bng-lleva-congreso-apertura-pasos-fronterizos-eurociudades-mino-reclama-alcaldes-20200506173439.html>>.

localidades que conforman las Eurociudades, hasta el punto de no ser posible explicar el comercio, la gastronomía, la cultura, el ocio, las dinámicas sociales o las estructuras productivas de estas sin entender las mecánicas de interacción existentes entre la totalidad de núcleos poblacionales que las forman. Un Eurociudadano de la Raya Ibérica cuando se mueve entre las localidades que conforman uno de estos espacios no siente que cambie de localidad, tampoco percibe la existencia de una frontera, simplemente se traslada a otra localización del espacio que habita.⁴⁰

Por ello, además de las pérdidas económicas y de interacción social provocadas por el cierre fronterizo, las autoridades eurociudadanas reclamaron reabrir los pasos fronterizos, además de reconocerse el estatus de eurociudad entre ambos Estados, así como establecer un plan de recuperación de los espacios fronterizos basados en la proyección de las eurociudades como conurbaciones urbanas transfronterizas seguras frente a los focos de contagio. Si la frontera permite articular un conjunto de narrativas, representaciones y experiencias de sí misma, convirtiéndose en referente de nuevas formas de imaginación geográfica y de nuevos imaginarios territoriales (Lois, 2013: 320; Lois y Cairo, 2014: 18), podemos preguntarnos si, además de la promoción de la frontera como atracción del turismo –a partir de una proyección del imaginario sobre el territorio transfronterizo y la representación unificada de la frontera–, enfocándose en la singularidad de cada eurociudad, tal como venía siendo habitual, estas formas de gobernanza transfronteriza no supondrán en el futuro un reto directo a la imaginación y los usos institucionales del espacio público tradicionalmente adscritos por la territorialidad estatal.

40. Véase: <<https://www.poctep.eu/es/print/2014-2020/manifiesto-eurociudades-de-la-ropa-hispano-lusa>>.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDERSEN, Dorte J.; Olivier Thomas KRAMSCH y Marie SANDBERG (2015): «Inverting the telescope on borders that matter: Conversations in Café Europa», *Journal of Contemporary European Studies* 23(4), pp. 459-476.
- AYUNTAMIENTO DE BADAJOZ (2014): *Eurociudad, Badajoz-Elvas. Observatorio del Cambio con B de Badajoz*, segundo documento, 17 de febrero.
- BARBEHÖN, Marlon (2016): «Europeanisation as Discursive Process: Urban Constructions of Europe and the Local Implementation of EU Directives», *Journal of European Integration* 38(2), pp. 163-177. <https://doi.org/10.1080/07036337.2015.1110147>
- BÖHM, Hynek (2014): «A Comparison of Governance Forms for Cross-Border Cooperation within the EU», *The Journal of Cross Border Studies in Ireland* 9, pp. 36-50.
- CAIRO, Heriberto (ed.) (2018): *Rayanos y forasteros: Fronterización e identidades en el límite hispano-portugués*, Madrid, Plaza y Valdés.
- CALZADA, Igor (2015): «Benchmarking Cross-Border City-Regions: Basque and Øresund Comparative Territorial Connection», *Regions Magazine* 297(1), pp. 4-8, en línea: <<http://www.igorcalzada.com/2014/05/basque-oresund-connection-fieldwork-august-2013/>>.
- CAYETANO ROSADO, Moisés (2010): «Fortificaciones abaluartadas de la Raya hispano-portuguesa», *Revista de Estudios Extremeños* 66(2), pp. 789-804.
- CEBERIO BERGÉS, Itxaso (2015): «La complementariedad como estrategia para el desarrollo de las redes de ciudades transfronterizas intraeuropeas: Análisis del caso de la Eurociudad Vasca», *Territorios en Formación* 9, pp. 23-42.
- CHILLA, Tobias; Estelle EVRARD y Christian SCHULZ (2012): «On the territoriality of cross-border cooperation: “institutional mapping” in a multi-level context», *European Planning Studies* 20(6), pp. 961-980.
- CLIFTON, Nick; Roberta COMUNIAN y Caroline CHAPAIN (2015): «Introduction. Creative regions in Europe: Challenges and

- opportunities for policy», *European Planning Studies* 23(12), pp. 2331-2335.
- COX, Kevin R. (2021): «Development policy, Western Europe and the question of specificity», *European Urban and Regional Studies* 27(1), pp. 4-17.
- DEPPISCH, Sonja (2012): «Governance processes in Euregios. Evidence from six cases across the Austrian-German border», *Planning and Practice Research* 27(3), pp. 315-332.
- DOMÍNGUEZ CASTRO, Luis y Enrique J. VARELA ÁLVAREZ (2015): «Construyendo Europolis a partir de la cooperación local “informal” en los espacios transfronterizos de Europa: el caso de la RIET», *Geopolítica(s)* 6(2), pp. 225-246.
- DURAND, Frédéric (2014): «Challenges of Cross-Border Spatial Planning in the Metropolitan Regions of Luxembourg and Lille», *Planning, Practice and Research* 29(2), pp. 113-132.
- EGTC (EXPERTISING GOVERNANCE FOR TRANSFRONTIER CONURBATIONS) (2015): *Cross-border agglomerations: towards a better governance*, EGTC – URBACT, en línea: <https://urbact.eu/sites/default/files/import/Projects/Egtc/outputs_media/BOOKLET_FINAL_RESULTS_URBACT_EGTC_Project.pdf>.
- EUROACE (2015): *Memoria Anual 2014 de la Eurorregión Alentejo, Centro de Portugal y Extremadura*, Mérida, Dirección General de Acción Exterior, Gabinete de Iniciativas Transfronterizas (GIT).
- EUROPEAN COMMISSION (2020): *Cross-border cooperation in the EU Report*, Luxemburgo, Publications Office of the European Union.
- FEDOROV, Roman (2015): *South Karelia as a Competitive Tourist Destination: Geo-economic Insights for Tourism Development from the Finnish-Russian Border*, University of Tampere, School of Management, en línea: <<http://tampub.uta.fi/handle/10024/97768>>.
- FRICKE, Carola (2015): «Spatial Governance across borders revisited: organizations forms and spatial planning in metropolitan cross-border regions», *European Planning Studies* 23(5), pp. 849-870.

- GALAXIPOTENTIAL (Mónica FIGUEROLA, Ana GUIMARÃES, Carla MACHADO, M.^a Carmen PARDO y María José PARDO) (2018): *Plan estratégico de acción para el desarrollo y promoción del turismo de frontera España-Portugal*, Vigo, Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
- GEPPERT, Anna (2015): «Cross-border soft spaces of the Upper Rhine: Overlapping initiatives from the Eurodistrict Strasbourg-Ortenau to the Trinational Metropolitan Region of the Upper Rhine», en Phil Allmendinger, Graham Haughton, Jörg Knieling y Frank Othengrafen (eds.): *Soft spaces in Europe. Re-negotiating governance, boundaries and borders*, Nueva York, Routledge, pp. 174-191.
- GHILARDI, Matías y Brenda MATOSSIAN (comps.) (2020): *Fronteras interrogadas. Enfoques aplicados para un concepto polisémico*, Buenos Aires, TESEO.
- HÖRNSTRÖM, Lisa; Asli TEPECİK DIŞ y Anna BERLINA (2015): «Added value of cross-border co-operation», *Nordregio News Publication* 1, pp. 3-7, en línea: <<http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:840741/FULLTEXT01.pdf>>.
- JOUKES, Veronika e Isabel COSTA (2015): «Eurocity Chaves-Verín: Regional Development Strengthened by Spa-Linked Research and Professional Education», en Marta Peris-Ortiz y José Álvarez-García (eds.): *Health and Wellness tourism. Emergence of a new market segment*, Heidelberg / Nueva York / Dordrecht / Londres, Springer, pp. 47-62.
- JURADO ALMONTE, José Manuel; Francisco José PAZOS GARCÍA y Rui Alexandre CASTANHO (2020): «Eurocities of the Iberian Borderland: a second generation of border cooperation structures. An Analysis of their development strategies», *Sustainability* 12(16), 1-22, en línea: <<https://doi.org/10.33922/su12166438>>.
- KRAMSCH, Olivier T. (2011): «Negotiating the “spatial turn” in European Cross-border governance: notes on a research agenda», *Geopolítica(s)* 2(2), pp. 185-207.
- LOGAN, John R. y Harvey MOLOTCH (1987): *Urban fortunes: the political economy of place*, Chicago, Universidad de Chicago / University of California Press.

- LOIS, María (2013): «Resignificando la frontera: el caso de la Eurociudad Chaves-Verín», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* 61, pp. 309-327.
- LOIS, María y Heriberto CAIRO (2011): «Desfronterización y refronterización en la Península Ibérica», *Geopolítica(s)* 2(1), pp. 11-22.
- LOIS, María y Heriberto CAIRO (2014): «Heritage-ized Places and Spatial Stories: B/Ordering Practices at the Spanish-Portuguese Raya/Raia», *Territory, Politics, Governance* 3(3), pp. 321-343, en línea: <<http://dx.doi.org/10.1080/21622671.2014.926088>>.
- LOIS GONZÁLEZ, Rubén C. y CARBALLO LOMBA (2015): «La frontera hispano-lusa en la actualidad: una visión geográfica», *Revista de Historiografía* (23), pp. 191-214.
- LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (coord.) (1994): *Zamora. Un espacio de frontera*, Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques.
- LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo y François GUICHARD (coords.) (2000): *La frontera hispano-portuguesa: nuevo espacio de cooperación y atracción*, Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques.
- LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo; Rubén C. LOIS GONZÁLEZ y François GUICHARD (coords.) (1997): *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium Vilar Formoso, 1996*, Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques.
- MALHERBE, Alain (2015): *Mutations et ressources de territorialisation de l'espace transfrontalier Meuse-Rhin sur le temps long: vers une métropole polycentrique transfrontalière?*, Louvain-la-Neuve, Presses Universitaires de Louvain.
- MANERO MIGUEL, Fernando (2012): «La cooperación intermunicipal como estrategia de ordenación y desarrollo territorial en espacios transfronterizos: la Agrupación Europea de Cooperación Territorial Duero-Douro», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* 58, pp. 249-272.
- NILSSON, Mats y Mekonnen TESFAHUNEY (2019): «Pilgrimage mobilities: A de Certeauian perspective», *Geografiska Annaler: Series B. Human Geography* 101(3), pp. 219-230.
- OAEDER (ORGANISMO AUTÓNOMO DE EMPLEO Y DESARROLLO RURAL) (2006): *Beira Interior Norte-Provincia de Salamanca: valorizar la historia y conquistar el futuro*, Salamanca, Diputación Provincial de Salamanca.

- OAEDER (ORGANISMO AUTÓNOMO DE EMPLEO Y DESARROLLO RURAL) (2007): *Frontera y Desarrollo. Fronteira e Desenvolvimento*, Salamanca, Diputación Provincial de Salamanca.
- OBKIRCHER, Stefan (2015): «The Influence of Regional Identities on Spatial Development: A Challenge for Regional Governance Processes in Cross-Border Regions», en Ján Buček y Andrew Ryder (eds.): *Governance in transition*, Dordrecht / Heidelberg / Nueva York / Londres, Springer Geography, pp. 221-240.
- OLIVEIRA, Eduardo (2015): «Constructing regional advantage in branding the cross-border Euroregion Galicia–northern Portugal», *Regional Studies, Regional Science* 2(1), pp. 341-349.
- PASCARIU, Gabriela Carmen; Ramona ȚIGĂNAȘU; Cristian ÎNCALȚĂRĂU y Loredana Maria SIMIONOV (eds.) (2015): *Regional Development and integration. New challenges for the EU (Eurint Conference Proceedings, 22-23 mayo)*, Bucarest, Editura Universității Alexandru Ioan Cuza, en línea: <https://cse.uaic.ro/eurint/proceedings/index_html_files/EURINT%202015.pdf>.
- PROKKOLA, Eeva-Kaisa; Kaj ZIMMERBAUER y Fredriika JAKOLA (2015): «Performance of regional identity in the implementation of European cross-border initiatives», *European Urban and Regional Studies* 22(1), pp. 104-117.
- SÁNCHEZ LÓPEZ, Francisco y Valentín CABERO DIÉGUEZ (1994): *La frontera hispano-portuguesa en el marco de la nueva Europa: la región fronteriza de Salamanca*, Salamanca, Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología (IRNA)-CSIC.
- SÁNCHEZ LÓPEZ, Francisco; Valentín CABERO DIÉGUEZ y Juan Tomás MARTÍN HERNÁNDEZ (1993): *Frontera y Desarrollo. El Programa Transfronterizo de España y Portugal*, Salamanca, Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología (IRNA)-CSIC.
- SCOTT, James (2015): «On the added value of cross-border co-operation: The view from Euborderregions», *Nordregio News* (1), pp. 12-15, en línea: <<https://nordregio.org/nordregio-magazine/issues/cross-border-co-operation/on-the-added-value-of-cross-border-co-operation-the-view-from-euborderregions/>>.

- SOHN, Christophe (2014a): «The border as a resource in global urban space: A contribution to the cross-border metropolis hypothesis», *International Journal of Urban and Regional Research* 38(5), pp. 1697-1711.
- SOHN, Christophe (2014b): «Modelling cross-border integration: The role of borders as a resource», *Geopolitics* 19(3), pp. 587-608.
- SOHN, Christophe y Nora STAMBOLIC (2015): «The urban development of European border regions: A spatial typology», *Europa Regional* 21(4), pp. 177-189.
- SOININVAARA, Ilppo (2020): «An analysis of “global closures” and “national openings” in the politics of urbanization», *Geografiska Annaler: Series B. Human Geography* 102(4), pp. 341-357.
- SPANIER, Julia (2021): «Rural futurism: Assembling the future in the countryside», *ACME: An International Journal for Critical Geographies* 20(1), pp. 120-141.
- TÖLLE, Alexander (2013): «National planning systems between convergence and incongruity: Implications for cross-border cooperation from the German-Polish perspective», *European Planning Studies* 21(4), pp. 615-630.
- US ARMY CORPS OF ENGINEERS (2009): *Great Lakes Navigation System: Economic strength to the Nation*, Buffalo, NY, Public Affairs Office.
- VARNA, Georgiana; David ADAMS y Iain DOCHERTY (2020): «Development networks and urban growth in small cities», *European Urban and Regional Studies* 27(1), pp. 70-85.
- VV. AA. (1994): *Contribución para la definición de una estrategia de intervención y la promoción de iniciativas comunes / Contributo para a definição de uma estratégia de intervenção e a promoção de iniciativas comuns*, Salamanca, Universidad de Salamanca / Diputación de Salamanca.
- VV. AA. (2005): *La Raya Ibérica Centro-Sur*, Madrid, Fundación de las Cajas de Ahorros (col. Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónomas, n.º 21).
- VV. AA. (2007): *Galicia y Norte de Portugal. Claves económicas de una eurorregión*, Madrid, Fundación de las Cajas de Ahorros (col. Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónomas, n.º 22).

- VV. AA. (2013): *Eurocidade Tui Valença/Valença Tui. Dúas cidades, tres linguas e dous pobos, unidos por un río, unha emoción e unha vontade*, Santiago de Compostela / Tui-Valença, Xunta de Galicia.
- VV. AA. (2014): *Plan de inversiones conjuntas de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal 2014-2020*, Santiago, Idom Consulting.
- WALSH, Cormac (2015): «Creating a space for cooperation. Soft spaces, spatial planning and cross-border cooperation on the island of Ireland», en Phil Allmendinger, Graham Haughton, Jörg Knieling y Frank Othengrafen (eds.): *Soft spaces in Europe. Re-negotiating governance, boundaries and borders*, Nueva York, Routledge, pp. 192-212.
- XHENETI, Mirela; David SMALLBONE y Friederike WELTER (2012): «EU enlargement effects on cross-border informal entrepreneurial activities», *European Urban and Regional Studies* 20(3), pp. 314-328, en línea: <<https://doi.org/10.1177/0969776411434849>>.