

LA EURORREGIÓN GALICIA-NORTE DE PORTUGAL Y LOS MODELOS DE COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA

Xulio X. PARDELLAS (xulio@uvigo.es)

Carmen PADÍN (padin@uvigo.es)

Departamento de Economía Aplicada, Universidade de Vigo

Recibido: 8 de junio de 2016

Aceptado: 15 de septiembre de 2017

RESUMEN: La perspectiva territorial de las relaciones fronterizas entre las regiones Galicia y Norte de Portugal mostraba ya un marcado acento atlántico desde finales del siglo XVIII, apoyado en las favorables condiciones de las infraestructuras de comunicación próximas al litoral, que definían un eje de tránsito cada vez más utilizado en sus intercambios comerciales. Después de su incorporación a la Comunidad Europea y siguiendo las directrices de la iniciativa comunitaria INTERREG, las instituciones regionales deciden crear la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal en 1991, como un instrumento de cooperación para consolidar un espacio común. Ese modelo institucional chocó en diversas ocasiones con las políticas de las administraciones locales, no siempre del mismo color ideológico, lo que llevó a los regidores de las principales ciudades de las dos regiones a constituir en 1992 el Eixo Atlántico del Noroeste Peninsular para crear un área de cooperación transfronteriza, con base municipal y una dinámica propia de influencia sobre los centros de decisión europeos, diferenciándose así de las acciones de la Comunidad de Trabajo, más interesada en eliminar las barreras físicas de las fronteras. En realidad, sus objetivos eran complementarios y finalmente, en 2000, el Eixo Atlántico se integró en la Comunidad de Trabajo, sumando de esa forma las sinergias de los dos enfoques de la cooperación. En este trabajo se analiza también una de sus actuaciones más singulares, la configuración de la eurociudad Chaves-Verín, como construcción ejemplar de un espacio transfronterizo común.

PALABRAS CLAVE: Asociación de municipios, Comunidad de Trabajo, eurociudad, eurorregión, INTERREG

THE EUROREGION GALICIA-NORTE DE PORTUGAL AND THE MODELS OF CROSS-BORDER COOPERATION

ABSTRACT: The territorial perspective of cross-border relations between Galicia and the Northern region of Portugal showed a marked Atlantic accent since the late XVIII. This fact was supported by the conditions of communication infrastructures near the coast, which defined a transit axis used in their commercial exchanges. In 1991, after joining the European Community and following the guidelines of the Community Initiative INTERREG, the regional institutions created

the Working Community Galicia-Northern Region as an instrument of cooperation to consolidate a common space. This institutional model came up against local governments' policies several times, from different political parties. In 1992, this fact made that the main cities majors established the Northwest Peninsular Atlantic Axe. The purpose was creating an area of cross-border cooperation with its own dynamic influence on European centers of decision. The aim was differentiating itself from the actions of the Working Community, more interested in removing old border's physical barriers. In fact, its objectives were complementary. Finally, in 2000, the Atlantic Axis joined the Community, creating synergies of both cooperation approaches. This paper also analyzes one of its most singular actions: the configuration of Chaves-Verín Eurocity, as an example to be followed of a common border space.

KEYWORDS: Districts association, Eurocity, Euroregion, INTERREG, Working Community

I. INTRODUCCIÓN: EL CONTEXTO GEOGRÁFICO-ECONÓMICO

En los años 1990, una idea, muy habitual en los análisis sobre procesos de globalización, defendía que las fronteras estarían en vías de desaparecer (OH-MAE, 1990), sin embargo, la realidad objetiva y más tarde el propio debate académico en torno al tema, se orientaba hacia el análisis de dinámicas bastante más complejas. En palabras de BALIBAR (1998: 216) “vivimos en una coyuntura de constante vacilación de las fronteras –tanto de su trazado como de sus funciones– que es, al mismo tiempo, una vacilación de la propia noción de frontera, que se ha convertido en particularmente equívoca”, lo que implicaba la necesidad de desarrollar nuevas herramientas de análisis y de abordar diferentes contextos desde los que explicar sus continuos cambios.

Ya en la década de 2000, diferentes investigadores han insistido en la necesidad de adoptar una perspectiva de más amplios enfoques en el acercamiento a las fronteras (PERKMANN y SUM, 2002; PAASI, 2005; VAN HOUTUM *et al.*, 2005; NEWMAN, 2006; AGNEW, 2008; KUUS, 2010), y en su análisis conceptual no como estructuras permanentes y estáticas, sino como procesos históricamente contingentes (NEWMAN y PAASI, 1998). En todo caso, si bien las fronteras han sido proyecciones territoriales del poder infraestructural del Estado (O'DOWD, 2010), seguir imaginándolas de modo genérico como las líneas fronterizas en las que se materializa el control político y social a través de la separación de espacios solo recogería una parte de su entidad conceptual en el conjunto del planeta, porque el proceso de integración europea ha constituido un punto de inflexión en la historia de las fronteras, configurando una nueva noción multidimensional, que hace referencia más a la cooperación entre los pueblos, que a su separación.

Aplicando esa nueva noción, cuando de modo específico dentro de Europa se analiza un proceso concreto, referido a la construcción de un espacio común y fundamentado en la cooperación transfronteriza, como es el caso de Galicia y Norte de Portugal, no es posible dejar a un lado la dimensión dual de su estructura de relaciones, tanto desde la adhesión de España y Portugal y en el período de programación de los fondos europeos FEDER, que financiaron aquel proceso, como incluso si nos remontamos a anteriores etapas históricas.

Ya desde el final de los conflictos bélicos del siglo XVIII la perspectiva territorial de las relaciones fronterizas muestra un marcado acento atlántico, favorecido, en lógica, por las condiciones mucho más favorables de las infraestructuras de comunicación próximas al litoral, que definían un eje de tránsito cada vez más utilizado en los intercambios comerciales que unían a las principales ciudades de las dos regiones. Por el contrario, el eje interior apenas servía para una relación fronteriza muy puntual y con mucho menos comercio entre las propias ciudades virtualmente configuradoras de ese eje.

En resumen, esta perspectiva territorial expresa la dualidad de la eurorregión Galicia-Norte de Portugal (en adelante, G-NP) (FIGUEIREDO, 2008), aunque ya apuntando los cambios provocados por las actuaciones derivadas de los últimos programas INTERREG, de tal forma que en el eje litoral encontramos:

- Las dos ciudades históricas de la eurorregión (Santiago de Compostela y Oporto), declaradas además Patrimonio de la Humanidad y que transmiten su identificación al resto de Europa y una visibilidad mundial.
- Los activos infraestructurales de mayor relevancia para las comunicaciones intrarregionales y el comercio con el resto del mundo: los puertos de La Coruña, Vigo, Viana do Castelo y Leixões, y los aeropuertos de Santiago y Oporto, así como las autopistas A-9 y A-3 (Coruña-Tui-Valença do Minho-Oporto), que forman ya una vía de alta capacidad ininterrumpida.
- La mayor densidad de población y de empleo industrial, concentrados en las áreas metropolitanas de Coruña, Vigo y Oporto, y en el triángulo Braga-Barcelos-Famalicão.
- Espacios litorales con notable valor ambiental y turístico en la Costa da Morte, las Rías Baixas, la desembocadura del río Miño y los estuarios de Viana do Castelo y Oporto.

En paralelo, el eje interior muestra:

- Ciudades históricamente importantes, pero no bien conocidas, todavía poco explotadas desde la perspectiva del turismo y mal comunicadas entre sí hasta la década de 2000, como son los casos de Lugo y Bragança.
- Comarcas básicamente agrícolas y ganaderas, con serios problemas de comercialización de sus productos, con estructuras de explotación no siempre adecuadas y con el problema derivado de la continua pérdida de población, como son a Terra Chá y Trás-os-Montes e Alto Douro.
- Un eje secundario de aguas termales e instalaciones balnearias formado por las localidades Verín-Chaves-Vidago, más Vila Real, que sufrió un notable declive en la segunda mitad del siglo pasado y del que va emergiendo muy lentamente, pero con escasa cooperación empresarial.
- Un espacio protegido internacional integrado por la Baixa Limia-Serras do Xurés y el Parque Nacional da Peneda-Gerés, al que todavía le falta rodaje de gestión conjunta.

Consecuentemente con esta realidad, no debe extrañar que la cooperación entre G-NP haya evolucionado condicionada por la dualidad atlántica-interior, privilegiando a la primera, pero aumentando las oportunidades que ofrece el eje continental, facilitadas desde finales de la década 2000 por la conexión de las autovías A-52, A-75 y A-24, para unir Ourense con Verín y hacia el sur con Chaves y Vila Real.

En el mapa 1, puede observarse con claridad la estructura urbana de la euroregión, con los dos ejes citados, donde vemos el singular peso del área atlántica, que concentra las ciudades con mayor población (desde Ferrol hasta Oporto, según el censo de 2011 vivían casi 4 millones de habitantes), mientras que a su lado el eje interior no llegaba a 1 millón.

Geográfica y administrativamente, la euroregión constituye un espacio transfronterizo, localizado en el Noroeste de la Península Ibérica, ocupando una superficie de 50.853 Km². Utilizando la notación estadístico-administrativa de la UE, engloba doce NUT III: en el lado gallego, las provincias de A Coruña, Lugo, Ourense y Pontevedra y a su vez en el lado portugués, las subregiones de Minho-Lima, Cávado, Ave, Grande Porto, Tâmega, Entre Douro e Vouga, Douro y Trás-os-Montes e Alto Douro, que sumaban en 2011 un total de casi 6,5 millones de habitantes. Desde el punto de vista político, uno de los mayores problemas que enfrentó la cooperación transfronteriza fue la asimetría de competencias entre una y otra región, dado que mientras Galicia gozaba de un estatus de Comunidad Autónoma, con gobierno regional y Parlamento, la Región Norte debía atender

las decisiones tomadas en Lisboa, a pesar de contar institucionalmente con una Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN), con cierto poder de actuación gracias a su competencia para gestionar fondos europeos.

Mapa 1. Ejes de interrelación urbana en la eurorregión



FUENTE: *Elaboración propia a partir de J.M. Souto (2005): 20*

Por su parte, desde el análisis de los datos socioeconómicos (cuadro 1), Galicia y la Región Norte constituyen probablemente y con independencia del enfoque utilizado, uno de los espacios conjuntos mejor definidos de Europa. Tanto si consideramos los trazados geográficos, como los culturales o lingüísticos y desde luego, los histórico-etnográficos, como es el caso del Camino de Santiago portugués (PARDELLAS y PADÍN, 2014), o los indicadores demográficos y

económicos, encontramos un territorio común de elevada homogeneidad y con evoluciones que, aún condicionadas en el pasado por conflictos bélicos y decisiones administrativas y políticas no siempre consonantes con los intereses de la población, guardan una notable semejanza siempre que sean analizadas desde una perspectiva histórica (PARDELLAS 2000; FIGUEIREDO y LEAL, 2013).

Este espacio, localizado en un territorio marcadamente periférico (separado de las grandes redes de infraestructuras y de comercio europeas), centró en los últimos sesenta años su desarrollo productivo en especializaciones sectoriales tradicionales, aunque en estos momentos su estructura de empleo sectorial es muy semejante a la de cualquiera otra región europea (como vemos en el cuadro 1). Su actividad empresarial estuvo fundamentada hasta el estallido de la crisis de 2008, en la existencia de agentes económicos y sociales emprendedores, pero sobre todo en dinámicas locales y en una organización territorial sustentada en una red de ciudades medias y pequeñas. Esto tuvo diversas y diferenciadas consecuencias en el proceso de cooperación, dado que se encontró con un relevante capital de proximidad (relaciones sociales continuadas, a pesar de la frontera, el potencial de la mayor densidad de población de toda la frontera luso-española y una singular variedad de actores sociales, económicos e institucionales), que favoreció una singular espontaneidad social en el uso de los fondos europeos, condicionando varios ejes de cooperación en torno a los ya citados atlántico e interior (FIGUEIREDO, 2008).

Cuadro 1. Principales indicadores de la eurorregión Galicia-Norte de Portugal (2011)

	UNIDAD	REGIÃO NORTE	GALICIA	EURORREG
Área total	Km ²	21 278	29 575	50 853
Población residente	Miles	3689	2795	6 484
Densidad población	Hab/Km ²	172	93,7	132,8
Pob. Emp. Agric. y Pesca	%	3,1	6,6	4,8
Pob. Emp. Industria	%	17,9	15,4	16,7
Pob. Emp. Construcción	%	8,5	6,7	7,6
Pob. Emp. Servicios	%	70,5	71,2	70,8
Tasa de desempleo	%	6	17,3	11,7

FUENTE: *Elaboración propia a partir de datos del Instituto Galego de Estadística e Instituto Nacional de Estatística, Portugal. Páginas: www.ige.eu, www.ine.pt, www.galicia-nortept.org*

II. LOS MODELOS DE COOPERACIÓN

II.1. Introducción

La primera institución europeísta en apostar por la cooperación transfronteriza e interregional fue el Consejo de Europa. Antes de establecer criterios de colaboración entre regiones frontera, fue preciso asentar el concepto de región como parte integrante del proceso de construcción europea, y en esa línea fue clave la iniciativa del citado Consejo de Europa de crear la Conferencia Europea de Poderes Locales, como foro de diálogo para los representantes de las entidades locales de los países miembros. Más tarde, en 1975, la Conferencia le dio una mayor concreción, pasando a denominarse Conferencia de Poderes Locales y Regionales de Europa, y en 1994, Congreso de Poderes Locales y Regionales con dos cámaras, una para los poderes locales y otra para los regionales. Más atrás y todavía fuera de las conversaciones para las comunidades europeas, las primeras experiencias de cooperación deben situarse en los países nórdicos, que, en 1952, crean el Consejo Nórdico, integrado por Dinamarca, Noruega, Suecia, Finlandia e Islandia, lo que supuso una interesante experiencia luego aprovechada en la filosofía del proceso de integración (DOMÍNGUEZ y VENADE, 2004).

Ya dentro de este proceso, la Comisión Europea favoreció el lanzamiento de iniciativas donde la cooperación se configura como elemento fundamental, potenciando fuertemente esas iniciativas en los años 1990, con la formación de setenta estructuras de cooperación transfronteriza, frente a las treinta y siete de tres décadas anteriores (RICQ, 2006). La importancia de la cooperación se confirma también, si se analiza su presencia en las políticas europeas. Este cambio aparece en la gestión de los Fondos Estructurales y de Cohesión, ya que a partir de 1990, las iniciativas INTERREG (I, II y III) han dedicado cada vez mayor porcentaje de dotación presupuestaria, además de programas específicos de financiamiento (Comisión Europea, 2007).

En esa evolución y en paralelo a las resoluciones del Consejo de Europa, pero animadas por aquel espíritu, se fueron creando diversas asociaciones de cooperación regional con denominaciones y objetivos varios, que agrupaban de forma general a regiones y países, o de carácter específico, agrupando la regiones con alguna característica común, como era el caso de las fronteras. Una de las primeras en crearse fue la Asociación de Regiones Fronterizas Europeas (ARFE), fundada en 1971 al abrigo de la Primera Conferencia de Regiones Fronterizas Europeas, organizada por el Consejo de Europa. En 1973 nace la más importante y activa de las organizaciones interregionales europeas y de la que forman parte Galicia y la Región Norte: la Conferencia de Regiones Periféricas y Maríti-

mas (CRPM), con el objetivo genérico de conseguir a medio plazo un desarrollo equilibrado y policéntrico del territorio europeo. El activismo de la CRPM dio como resultado la creación del Consejo de las Regiones de Europa, formalmente constituido en 1985, y más conocido como Asamblea de las Regiones de Europa (ARE), y dentro de la dinámica generada está la creación de siete comisiones representativas de las diferentes áreas geográficas de Europa, entre las que se encuentra el Arco Atlántico, fundado en 1989, y donde se inscribe la eurorregión G-NP (DOMÍNGUEZ y VENADE, 2004).

Dentro de los resultados positivos más relevantes de la ARE se encuentra su éxito en haber conseguido que las regiones empezasen a ser percibidas en Bruselas como elementos integrantes del esquema institucional, y al mismo tiempo, factores relevantes en el proceso de integración europea, especialmente las regiones fronterizas, que recibieron a partir de la aprobación de la Acta Única un fuerte impulso como protagonistas de aquel proceso. De hecho, ya después de la reforma del FEDER en 1988, los fondos estructurales se convirtieron en el instrumento fundamental para dinamizar la política territorial europea, y la cooperación transfronteriza será uno de los canales de aplicación y orientación de esa política.

Las organizaciones de cooperación transfronteriza recibieron varias denominaciones, que en suma se tradujeron en instituciones básicas para la construcción europea desde abajo, esto es, desde las propias asociaciones de agentes sociales y económicos, de forma que el contenido y la evolución de las eurorregiones y de las Comunidades de Trabajo, como entes decisorios, estuvieron unidas en todos los casos al protagonismo y a la actividad que tenían los agentes sociales dentro de ellas. Una Comunidad de Trabajo tiene carácter permanente, pero no siempre identidad propia, dado que conserva la de sus miembros y en general, se limita a apoyar ante Bruselas las propuestas de aquellos. Aquí radica una diferencia esencial en su funcionamiento, si las propuestas derivan de reuniones previas con los agentes sociales y recogen sus demandas, el mensaje que se traslada a Bruselas es mucho más potente que en los casos en que las propuestas son decididas en las instancias de los poderes administrativos centrales, lo que condicionó en el conjunto europeo diferentes dinámicas en el funcionamiento de unas y otras eurorregiones.

La política regional no figuraba entre las que el Tratado de Roma de 1957 consideraba como políticas comunes, aunque estaba prevista la creación de un Fondo Social Europeo para financiar proyectos en las regiones menos desarrolladas. Será en 1975 cuando se decida constituir el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), usado sobre todo para ayudar a las regiones con problemas derivados de la crisis de 1974 y de los procesos de reconversión. Con esa filosofía

y después de una segunda revisión de la política regional, quedaron aprobados los Fondos Estructurales y dentro de ellos las iniciativas comunitarias INTERREG, con el objetivo de favorecer la cooperación transfronteriza y ayudar a las regiones periféricas a superar sus problemas de relativo aislamiento con respecto a los centros europeos de decisión económica (BRAGA DA CRUZ, 2010).

II.2. El modelo de cooperación de la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal

Esta Comunidad de Trabajo nace evidentemente por el impulso de los incentivos que generan los Fondos Estructurales para las dos regiones que la constituyen, incluidas dentro del Objetivo 1. Pero en todo caso, aquel no fue el único impulso que marcó su singular dinámica desde el principio, dado que a las afinidades históricas, culturales e idiomáticas, debe agregarse la decidida voluntad de las autoridades políticas del momento y desde luego, la colaboración de los principales actores sociales y económicos (sindicatos, empresarios y asociaciones civiles), que apostaron por consolidar y profundizar en las relaciones que ya existían históricamente entre los dos pueblos.

Como apuntaron varios autores en su momento y desde enfoques diversos (VÁZQUEZ BARQUERO, 2005; PARDELLAS, 2008), una forma de enfocar el problema de la competitividad en los mercados consiste en considerar que cuanto más rico sea nuestro vecino mayor mercado podrán tener nuestros productos, aunque esto implique un esfuerzo para producir mejor y aprender a vender lo producido. Dentro de un mayor número de objetivos, pero de acuerdo con esta filosofía, la política regional europea en la década de 1980, defendía la vertebración del territorio como una forma de potenciar el desarrollo, buscando la reducción de fuertes distancias entre los territorios **más** dinámicos y los menos, a fin de homogeneizar las condiciones económicas y culturales entre ellos.

Esa estrategia fue analizada en profundidad en dos Jornadas Técnicas celebradas en 1988 y 1990 en Santiago y Oporto, para identificar las sinergias y complementariedades entre las dos regiones. En ellas participaron institucionalmente la Xunta de Galicia (con entidad administrativa y política desde 1980) y la CCDRN (creada en 1979), decidiéndose en 1991 la creación de la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal, con dos características definidoras de singular importancia:

- Se trataba de la primera Comunidad de Trabajo de carácter bilateral, esto es, constituida por dos regiones de dos países comunitarios, que

eran además objetivo 1 dentro de la Política Regional Europea, con preferencia en las ayudas de Fondos Estructurales.

- Era igualmente una de las pocas constituidas bajo el contexto del derecho público, con la presidencia ejercida alternativamente por ambas regiones con carácter bianual.

La nueva organización no tenía personalidad jurídica dado que las dos instituciones solo prestaban su estructura organizativa para ejecutar los acuerdos adoptados y asumían los gastos derivados de su participación en las reuniones y las actividades aprobadas. Su funcionamiento interno está asentado en Comisiones Sectoriales, que atienden las actuaciones en economía, cultura, investigación y formación, entre otras, y Comunidades Territoriales de Cooperación (CTC), que agrupan a las instituciones locales (Cámaras Municipales en el lado portugués y Ayuntamientos y Diputaciones en el español).

Las principales líneas de actuación comenzaron presentando como objetivos principales la articulación interna del territorio de la eurorregión y su conexión con las grandes redes de comunicación transeuropeas, tanto desde la perspectiva de las infraestructuras de transporte, como de las redes energéticas y de telecomunicaciones, todo ello de forma complementaria a un importante fomento de la cooperación empresarial. Como puede deducirse, ese modelo mostraba una gestión de la cooperación fronteriza desde arriba, esto es, desde las dos máximas instituciones regionales, pero al mismo tiempo, apostando por una participación directa de las administraciones locales como mejor conocedoras de las necesidades y problemas de la población frontera (DOMÍNGUEZ y VENADE, 2004).

El programa INTERREG II constituyó el apoyo financiero básico de sus actuaciones, fundamentalmente en el ámbito de las infraestructuras (los puentes internacionales entre Arbo y Melgaço, Salvaterra de Miño y Monção y Vilanova de Cerveira y Goián, son una clara prueba de la mejora de las comunicaciones entre las dos regiones), pero asimismo también en otros ámbitos como el ambiental, con la creación del parque natural internacional Xurés-Peneda Gerês, el de la formación y el empleo, con la puesta en funcionamiento en Valença do Minho de una Oficina de Empleo Transfronteriza de la red EURES, y desde luego, en el ámbito de la cultura y turismo, con la edición del primer Mapa Turístico Galicia-Norte de Portugal o las ayudas para favorecer rutas e itinerarios temáticos, con especial atención al Camino de Santiago (PARDELLAS, 2007).

II.3. El modelo propuesto por las ciudades del Eixo Atlántico

El modelo institucional de la Comunidad de Trabajo chocó en diversas ocasiones con las diferencias políticas existentes en los tres niveles de la administración (local, autonómico y estatal), por lo que su actuación no siempre fue considerada correcta por los regidores locales de las principales ciudades de la eurorregión, que mantenían otra visión más dinámica y participativa de las relaciones transfronterizas. Con esa idea, y también con la lógica política de las diferencias entre ellos (socialistas) y los presidentes de la Xunta de Galicia y de Portugal (derecha en aquel momento), los alcaldes de Vigo y Oporto mantuvieron varios contactos a lo largo de 1991, consiguiendo sumar a su proyecto a otros diez alcaldes más, para constituir formalmente el 1 de abril de 1992 el Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular (EA, en adelante).

El paso adelante de estos alcaldes no fue en principio bien acogido por los gobiernos de Santiago y Lisboa, que lo veían como una entidad paralela y rival de la Comunidad de Trabajo, y lo cierto fue que en los años siguientes el EA presentó de hecho, propuestas y actuaciones que competían e incluso se oponían a las de la Comunidad. Pero en cualquiera caso, el EA nació para crear un área de cooperación transfronteriza con dinámica propia e influencia sobre los centros de decisión europeos (en gran medida, un lobby), y aquí estaba la diferencia principal con la Comunidad, más interesada e influida por la teoría económica liberal, en eliminar las barreras físicas de las viejas fronteras como factor básico para favorecer el desarrollo.

Desde luego, con la perspectiva actual y observados con menos desconfianza política, parece obvio que sus objetivos en realidad eran complementarios: la Comunidad actuaba facilitando la actividad económica con su financiamiento y apoyo institucional orientado a la mejora de las infraestructuras de comunicación transfronterizas, mientras que en paralelo, el EA ejercía un fuerte *lobby* ante Bruselas para atraer hacia este territorio fondos europeos e inversiones empresariales, que debían usarse con criterios de eficacia y rentabilidad en la generación de empleo y riqueza (PARDELLAS 2002; PACHECO *et al.*, 2010).

En la actualidad el EA está integrado por 38 entidades locales (2 diputaciones provinciales: A Coruña y Lugo) y 36 municipios, 17 del lado gallego (Ferrol, Narón, A Coruña, Carballo, Lugo, Ribeira, Santiago de Compostela, Sarria, Vilagarcía de Arousa, Lalín, Monforte de Lemos, Pontevedra, O Carballiño, O Barco de Valdeorras, Vigo, Ourense y Verín) y 19 del lado portugués (Viana do Castelo, Chaves, Bragança, Braga, Macedo dos Cavaleiros, Barcelos, Guimarães, Mirandela, Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão, Vila Real, Maia, Matosinhos,

Oporto, Vila Nova de Gaia, Penafiel, Paredes, Santa María da Feira y Peso da Régua), y constituye básicamente un sistema de ciudades (mapa 2), lo que aparece explicitado en sus estatutos como un espacio regional interestatal, formado por los territorios municipales de cada una de las ciudades y definido a partir de la realidad del fenómeno urbano, entendido como motor fundamental del desarrollo de aquel espacio (RODRÍGUEZ y MARQUES, 2010).

Figura 1. *Los municipios integrantes del Eixo Atlántico*



FUENTE: www.eixoatlantico.com/ciudades

En la actualidad el EA está integrado por 38 entidades locales (2 diputaciones provinciales: A Coruña y Lugo) y 36 municipios, 17 del lado gallego (Ferrol, Narón, A Coruña, Carballo, Lugo, Ribeira, Santiago de Compostela, Sarria, Vilagarcía de Arousa, Lalín, Monforte de Lemos, Pontevedra, O Carballiño, O Barco de Valdeorras, Vigo, Ourense y Verín) y 19 del lado portugués (Viana do Castelo, Chaves, Bragança, Braga, Macedo dos Cavaleiros, Barcelos, Guimarães, Mirandela, Vila do Conde, Vila Nova de Famalicão, Vila Real, Maia, Matosinhos, Oporto, Vila Nova de Gaia, Penafiel, Paredes, Santa María da Feira y Peso da Régua), y constituye básicamente un sistema de ciudades (mapa 2), lo que aparece explicitado en sus estatutos como un espacio regional interestatal, formado por los territorios municipales de cada una de las ciudades y definido a partir de la realidad del fenómeno urbano, entendido como motor fundamental del desarrollo de aquel espacio (RODRÍGUEZ y MARQUES, 2010).

En sus estatutos, el EA se define como una asociación de carácter público y personalidad jurídica propia, concretada en el acuerdo que une a las ciudades que lo suscriben, bajo una convergencia de objetivos, intereses y medios. La financiación de las actividades del EA está sustentado en las cuotas de sus miembros y en fondos europeos, reuniéndose su ejecutiva de forma itinerante en las diferentes ciudades, lo que al mismo tiempo persigue un acercamiento a los problemas reales de los municipios y un mayor conocimiento de sus actuaciones por parte de los ciudadanos.

Esta definición estatutaria centra con claridad la perspectiva de fondo de la iniciativa política de las ciudades y configura probablemente su elemento nuclear, del que destacaremos tres aspectos innovadores para comprender mejor la importancia del proyecto:

1. En primer lugar, la coincidencia en esta iniciativa de cooperación de 36 municipios (que reúnen más del 82% de la población de la eurorregión), con tan diversos rasgos, justo a partir del reconocimiento de una realidad común como es su carácter de ciudades
2. En segundo lugar, la conciencia de la responsabilidad que corresponde a las ciudades en el proceso de modernización, transformación y desarrollo de los espacios regionales
3. Y en tercer lugar, la idea común de la necesidad de presentar el hecho urbano de Galicia y el Norte de Portugal, caracterizado por una clara multipolaridad y acompañado por fenómenos de difusión urbana de difícil lectura, que con seguridad tienen su origen histórico en los asenta-

mientos de base rural singularmente distribuidos por todo el territorio (SOUTO, 2005).

La actividad del EA definida por sus objetivos podría dividirse en tres grandes etapas: la inicial entre 1992 y 1995, bajo la presidencia del alcalde socialista de Oporto, que se orienta exclusivamente a actuar como *lobby*. La de consolidación, entre 1996 y 1999, con la presidencia del alcalde popular de Vigo, en que sin dejar su papel de *lobby*, se tiende a convertir en una agencia de desarrollo euro-regional. Y finalmente, desde 2000 hasta la actualidad y ya bajo la presidencia de varios alcaldes de diferente signo ideológico, en que el EA se integra en la Comunidad de Trabajo en calidad de Comisión específica y con un creciente protagonismo aprovecha las sinergias de esa integración para proyectos generalistas como la Agenda 21, o concretos como su propia Agenda Estratégica dentro del Marco Financiero Europeo 2007-2013 (DOMÍNGUEZ y PARDELLAS, 2007).

Como es lógico, las características, interrelaciones y peso económico y político de esas 36 ciudades configuran un mosaico muy diverso y aun partiendo del reconocimiento de la importancia del EA en la construcción del espacio común transfronterizo, conviene recordar que se trata de un proyecto con total protagonismo urbano en un espacio mayoritariamente rural hasta no hace muchos años y en consecuencia, los resultados de su actuación siempre dependerán de las iniciativas empresariales que pueda movilizar, del apoyo social que consigan para sus proyectos e inexcusablemente, de la sintonía entre las voluntades políticas local, regional, estatal y europea en cada momento.

Algunas de las iniciativas y propuestas del EA en los últimos años han tenido una destacada aceptación por parte de los centros de decisión política en las administraciones citadas. Así, la elaboración de un Plan de Infraestructuras que influyó claramente y sirvió de base para estructurar el mapa de comunicaciones en la eurorregión desde la década 2000 (PARDELLAS, 2000), o la propuesta de una estrategia de oferta turística conjunta de las ciudades, que sirve para configurar la eurorregión como un destino común (PARDELLAS, 2009), o el documento básico en el que se presentaron las siete ideas fundamentales que marcarían los proyectos en el marco financiero europeo 2007-2013 (DOMÍNGUEZ y PARDELLAS, 2007), constituyen campos de actuación en los que el EA ha sido protagonista y ha conseguido ser escuchado en Lisboa, Madrid y Bruselas, convirtiendo en realidades sus propuestas.

IV. UN CASO CONCRETO DE COOPERACIÓN: LA EUROCIUDAD CHAVES-VERÍN

IV.1. Antecedentes

Chaves y Verín son dos ciudades con sólidos vínculos de intercambio y cooperación entre sus habitantes: desde la década de los 90, celebraban regularmente un certamen conjunto de música, encuentros poéticos, actividades culturales, intercambios con alumnos de bachillerato e incluso pacientes de uno y otro municipio eran tratados en el hospital que tuviese mejores equipamientos para sus dolencias. La idea de crear estructuras institucionales que fortaleciesen las relaciones entre ambas tenía en consecuencia un largo recorrido y era acariciado desde las dos alcaldías. No obstante, fue la oportunidad abierta por la nueva programación comunitaria 2007-2013 y su clara línea de apoyo a la cooperación territorial, elevada a objetivo junto con la convergencia y la apuesta por el crecimiento y el empleo, los factores que favorecieron la puesta en marcha del actual proceso de construcción de una Eurociudad.

Siendo una iniciativa plenamente local, nacida con el impulso y las ideas de las dos alcaldías y coincidiendo con la incorporación de Verín al EA en esas fechas, esta entidad animó y prestó desde el principio su asesoramiento al proyecto, porque coincidía absolutamente con sus orientaciones para el período 2007-2013 en su Agenda Estratégica y teniendo como uno de sus pilares más relevantes justamente el fomento de la gobernanza y las estructuras de cooperación como eurociudades.

En el documento de ejecución del Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza España-Portugal (POCTEP) para Galicia-Norte de Portugal (2001-2013), se definía como eje de trabajo fundamental “el fomento de la cooperación e integración social e institucional, a través del refuerzo de la cooperación entre entidades de la administración pública regional, agentes económicos, sociales y culturales de los dos lados de la frontera; de la promoción de una mayor interacción cultural y social entre las poblaciones rayanas, y del desarrollo de servicios comunes, a través de la utilización compartida y/o en red de equipamientos sociales, culturales y de ocio (POCTEP, 2009: 55).

En el marco de esta política comunitaria, en el verano de 2007, los alcaldes de las dos ciudades presentaron oficialmente ante los medios de comunicación en Chaves, el proyecto de Eurociudad, apadrinado básicamente por el EA, al que pertenecían los dos municipios, por el Secretario de Estado de Desenvolvemento Regional de Portugal, el Conselleiro de Economía de la Xunta de Galicia, el

Vicepresidente de la CCDRN y por el Presidente de la Diputación de Ourense. Una de las primeras decisiones fue el encargo a un grupo de profesores y expertos para elaborar un diagnóstico y unas propuestas de actuación en los ámbitos del turismo, del termalismo y de la ordenación del territorio y el ambiente, que fueron publicadas en otoño de 2008 (DOMÍNGUEZ, 2008). Más tarde, el propio gabinete de apoyo técnico creado por el Ayuntamiento de Verín para el desarrollo del proyecto, preparó un informe en el que ya aparecían actuaciones y presupuestos concretos para llevarlos a cabo (CONCELLO DE VERÍN, 2011).

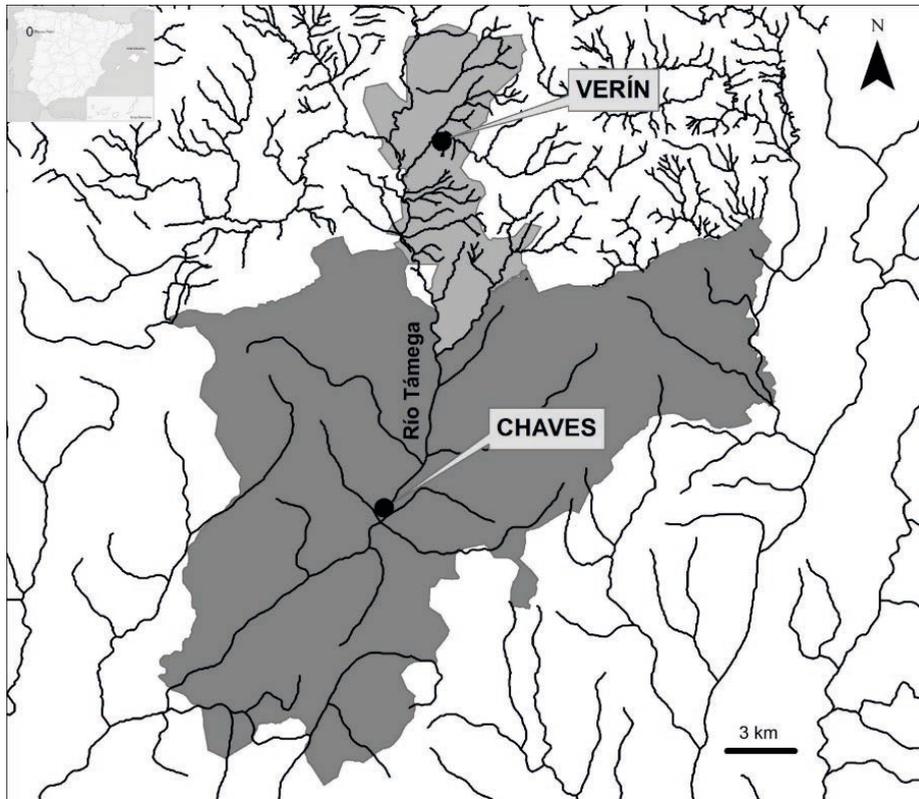
Dentro de este proceso, en febrero de 2016, ya convertida en Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT), la Eurociudad Chaves-Verín adquirió la condición de miembro autónomo del Eixo Atlántico relevando a los municipios de Chaves y Verín. Su integración como tal en el EA fortalecerá la coordinación en la gestión de actividades, proyectos y ayudas de carácter transfronterizo a las que tienen acceso los municipios miembros. En el ámbito de la cooperación territorial europea, la AECT Chaves-Verín refuerza su posición como modelo de referencia en la cooperación de cercanías de la Unión Europea dentro de las asociaciones de las que ya forma parte, el Eixo Atlántico y la Red Ibérica de Entidades Transfronterizas (RIET), participando además en la creación de la Red de Eurociudades del Atlántico que agruparía las eurociudades existentes desde Irlanda del Norte al sur de la Península Ibérica (www.eixoatlantico.com/ciudades).

IV.2. El desafío de la competitividad en el espacio territorial Chaves-Verín.

Chaves es un municipio con cerca de 45.000 habitantes (de los cuales casi 20.000 en el perímetro urbano), con un papel estructurante en el conjunto del territorio del Alto Tâmega (6 municipios con 100.000 habitantes). Verín, por su lado, es un municipio con unos 13.000 habitantes, centro de una extensa área funcional (que incluye la comarca de Monterrei-Verín, con 30.000 habitantes).

Las dos ciudades distan entre sí 20 kms, pero a menos de 15 minutos en tiempo, por la unión de las autovías A-75 (de España) y A-24 (de Portugal). Están por otra parte bien encuadradas en el espacio ibérico, la citada A-75 se une a la A-52 en Verín, permitiendo el enlace hacia el oeste a Ourense y Vigo, y al puerto y aeropuerto de esta última, en menos de 1,5 horas. Hacia el este la misma A-52 lleva a Madrid en 4 horas y a la frontera francesa en poco más de 6 horas).

Figura 2. Situación del espacio Chaves-Verín



FUENTE: *Elaboración propia: Sistema Nacional de Informação Recursos Hídricos (www.snirh.pt), Instituto Geográfico Português (<http://www.igeo.pt/>), SITGA (www.sitga.xunta.es) y Sistema integrado de información del agua (<http://servicios2.marm.es/sia/visualizacion/descargas/documentos.jsp>)*

En Portugal desde Chaves, la A-24 enlaza hacia el este con la A-7 para llegar a Braga en una hora y hacia el sur enlaza en Vila Real con la A-4 para llegar al Área Metropolitana de Oporto, al aeropuerto internacional y al puerto de Leixões en menos de 2 horas. Al mismo tiempo esa centralidad geográfica queda reforzada por algunos factores de centralidad funcional: el Parque de Actividades y la Plataforma Logística Transfronteriza de Chaves (integrada en el Programa Portugal Logístico) son ya la realidad concreta de una futura Plataforma Logística Multicentros y Multifuncional, prevista en el Plan 2020 (www.eixoatlantico.com/ciudades).

En consecuencia con esos factores favorables, la cooperación entre las dos ciudades aparece así anclada, por lo tanto, en varias dinámicas convergentes:

- La cercanía geográfica, histórica, cultural y político-institucional, que fue reforzada en los últimos años, a través de la multiplicación de iniciativas de cooperación transfronteriza, de mejora de la accesibilidad y de los patrones de movilidad para consolidar un espacio de vida común (residencia, ocio, empleo)
- La existencia de factores de complementariedad y de interés comunes, sean recursos territoriales y económicos (las aguas termales, por ejemplo, que deben ser preservados con mayor valor), sean los centrados en la logística y la creación de empresas, con problemas comunes de gestión urbana y territorial, que permitieron desarrollar la cooperación con líneas de acción concretas
- Las políticas de desarrollo regional nacionales y europeas, y en especial el decidido apoyo a la cooperación transfronteriza, con la citada integración de las dos ciudades como Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT) en el Eixo Atlántico, lo que facilitará la multiplicación de iniciativas conjuntas.

Fruto de estas dinámicas son los diferentes proyectos comunitarios ya compartidos y concluidos por las dos ciudades dentro del programa europeo INTERREG III-A:

- Centros de Interpretación Museística. Este proyecto fue paralelo al de la Mancomunidad de la comarca del Salnés en Pontevedra y tenía como objetivo construir y poner en funcionamiento un centro de interpretación en cada Ayuntamiento de la comarca.
- Promoción de una red cultural. Aquí se trató de promocionar centros que ya existían anteriormente, teniendo como singularidad una oferta en red.
- Ruta del Contrabando. Con este proyecto se buscaba la recuperación y señalización de las rutas que siguieron los contrabandistas para transportar y desde luego, avituallar con diferentes productos a las poblaciones de las dos regiones, lo que implicaba un reconocimiento de su papel económico y cultural a lo largo de la historia.
- Cooperación Transnacional Leader. Completó la señalización de los pueblos de las dos regiones y específicamente de los dos municipios en cuestión (DOMÍNGUEZ, 2008).

En ese contexto, la creación de una eurociudad figura una apuesta ambiciosa y coherente con el pasado reciente, como se apuntó más atrás, el proceso político

está ya iniciado y cuenta con el apoyo de las autoridades portuguesas y gallegas. Chaves y Verín reúnen dos características muy importantes para convertirse en una de las primeras experiencias europeas de este tipo: en primer lugar, la voluntad política de las administraciones (locales, provinciales, autonómicas y nacionales) para llevar adelante la iniciativa y en segundo lugar, su condición de puerta de acceso al Eje interior de la Eurorregión G-NP, necesitado de medidas de apoyo por su carácter de territorio de baja densidad y para permitir a medio plazo su convergencia con el Eje litoral.

Es evidente que la eurociudad sólo tendrá sentido si aporta valor añadido al vivir cotidiano de los ciudadanos, esto es, si la ciudadanía percibe ventajas en la cooperación con el vecino para superar juntos los problemas que dificultan su desarrollo integral. Esta apuesta por la participación social implica en rigor un aumento de la competitividad territorial, pero la aplicación del concepto de competitividad al ámbito territorial presenta todavía serias dificultades metodológicas, sobre todo si consideramos dos planos diferentes de enfoque: el microeconómico, circunscrito a los problemas empresariales y el macroeconómico, con la perspectiva de una escala nacional o regional. En general, desde el enfoque micro existe cierto consenso académico sobre los instrumentos de medición y los indicadores, lo que permite realizar comparaciones entre territorios. Pero en el enfoque macroeconómico, solo podemos referirnos a la capacidad de una economía para transferir su producción a actividades con mayor productividad, que deben generar un nivel más elevado de salarios reales. En ese sentido, la competitividad territorial debe analizarse asociada a niveles crecientes de vida y a mejores oportunidades de empleo, no solamente en cantidad sino en calidad (FIGUEIREDO y PARDELLAS, 2005).

En nuestro caso de estudio además, las dificultades aumentan por tratarse de un territorio donde confluyen diferencias legislativas de dos países y desigualdades de competencias entre administraciones regionales (como ya fue apuntado, el gobierno gallego puede legislar y el Norte de Portugal depende de Lisboa). En esta situación, operar con aquellas variables requiere necesariamente un difícil equilibrio entre el nivel micro (la calidad en la gestión de las empresas) y el nivel macro e institucional (las políticas de desarrollo de Galicia y de Lisboa). Una buena ilustración de este problema aparece en KITSON (2004), que muestra la paradoja regional en el tema de la competitividad como una cuestión de fe, con innumerables fieles y seguidores, aunque el concepto esté lejos de ser inequívoco o exento de conflictividad.

KRUGMAN (1994, 1996) fue de los primeros economistas en cuestionar la ligereza con que el concepto de competitividad es transportado de las realidades

mercado - empresa (para las que no ser competitivo implica desaparecer), hacia la idea de competitividad de la nación (PORTER, 1990, 2002). Esta última vertiente experimentó significativos desarrollos conceptuales y metodológicos operados en el ámbito de la competitividad de las naciones, cruzando los trabajos pioneros de Porter con los del *World Economic Forum*, enriquecidos recientemente con aportaciones de la teoría del crecimiento económico (SALA i MARTIN y ARTADI, 2004).

En todo caso, otras aportaciones (CAMAGNI, 2002), reconocen que la evolución del concepto de competitividad continúa fuertemente influenciada por dos líneas de progresión: la que parte de la competitividad de las empresas y de su agregación, y la que tiende a prolongar el análisis de los determinantes macro de la productividad y del crecimiento hacia las regiones. Igualmente, deben ser considerados relevantes dos interesantes puntos de vista, el de BEGG (1999), quien señala a los factores que influyen la competitividad urbana como expresión de condiciones económicas nacionales y hasta internacionales, desbordando así el efecto directo de la propia dinámica de la ciudad. Y de forma complementaria, el de TUROK (2004), recordando que las ciudades son, simultáneamente, fuente de ventajas (la dimensión de sus recursos y la tendencia al uso eficiente de los mismos), y de problemas (externalidades negativas, asociadas a los costes de aglomeración).

El debate científico apenas está iniciado, pero resulta evidente la necesidad de encontrar alguna perspectiva de síntesis entre las líneas de investigación citadas. En el proyecto de la Eurociudad Chaves-Verín el equilibrio para compensar la asimetría de las competencias administrativas entre las dos regiones podría estar garantizado, teniendo en cuenta el decidido apoyo del gobierno gallego y de Lisboa, lo que afecta a las decisiones macro. Otro tema serán las decisiones micro, que inexcusablemente deben tomar las empresas (GONZÁLEZ y FIGUEROA, 2005).

Consecuentemente con aquellos factores favorables y en la búsqueda del citado objetivo de la competitividad territorial, el diseño estratégico del proyecto se centró en un primer eje de intervención, que en lógica debía ser forjar la *eurociudadanía* y tenía como objetivo construir un sistema de valores que dotase a los ciudadanos de una identidad complementaria y beneficiosa: la de eurociudadano dentro de su territorio natural, a fin de profundizar en el sentido de pertenencia a una comunidad específica que constituía el pilar más sólido para desarrollar el nuevo espacio institucional Chaves-Verín. En este marco se establecieron tres actuaciones urgentes: crear una Zona Franca Social, consolidar la Ciudad de la Salud y definir una Ciudad Creativa.

El segundo eje se refería a construir un *territorio sostenible* como factor básico para tener futuro: empezar desde la sostenibilidad del territorio para garantizar un desarrollo coherente. Considerando que en un mundo de interrelaciones donde los aspectos medioambientales y de sostenibilidad se enfocan desde una óptica global aunque las acciones sean locales, la sostenibilidad del proyecto de unión de las ciudades, permitirá actuar como motor de atracción de las personas hacia este territorio y por lo tanto, debe ser un factor clave para su desarrollo. En este eje estratégico las propuestas se concentraron en tres grandes ideas: La Ciudad Ecológica a lo largo del río Támega, un Planeamiento Territorial Cooperativo, y la construcción del concepto “Chaves-Verín: dos Barrios Conectados de una misma Ciudad”.

Finalmente, en el eje de *dinamización económica* se apuntaba un enfoque más extenso, que incluso llegase a superar los límites administrativos y de competencia de los dos municipios, desde la consideración de que los mercados laborales por un lado y los de bienes y servicios por otro, van mucho más allá de los territorios e incluso de las áreas circundantes, por lo que las consecuencias económicas de una gran parte de las propuestas que pudiesen presentarse sobrepasarían sin duda, no solo el concepto de residentes en los municipios, sino también en la provincia y en la propia eurorregión.

Las dinámicas económicas que debían ponerse en marcha se enfrentaban al desafío de una creciente complejidad en el tiempo y en el espacio. Algunos de esos desafíos tienen relación por ejemplo, con la atracción de clientes que pueden desplazarse a veces miles de kms para disfrutar de determinados servicios, como es el caso del turismo o de las aguas termales. Otros desafíos estarían orientados a aprovechar con la mayor eficacia social los recursos endógenos, y otros en suma, aparecían centrados en la mejora de la situación competitiva de las empresas dentro del mercado europeo y mundial. De acuerdo con esas premisas, las propuestas se recogían en grandes medidas:

- Un Destino Termal de Excelencia que utilizase con la mayor eficiencia las aguas de todo el territorio (donde existía además una singular complementariedad, en el lado español la actividad principal era el embottellado, mientras que en el portugués había instalaciones balnearias ya desde la época romana)
- El fortalecimiento del Comercio, la Restauración y las Ferias como atractivos de flujos de consumo
- La consolidación de una Ciudad Logística para optimizar el posicionamiento geográfico del territorio y el incentivo para mantener una lógica de Territorio de Innovación e Iniciativa propias (DOMÍNGUEZ, 2008).

V. CONCLUSIONES

Probablemente, el territorio conjunto constituido por Galicia y la Región Norte de Portugal sea el espacio transfronterizo mejor definido en Europa, tanto por su historia común, como por factores culturales, idiomáticos y de relaciones sociales. No debe extrañar por tanto, que la cooperación transfronteriza y la construcción aquí de una eurorregión tuviese desde finales de los años 80 evidentes factores favorables, tanto desde la perspectiva institucional, como social, para limitar, cuando no eliminar, el negativo “efecto frontera” e integrar a los dos pueblos con más afinidades históricas y culturales de Europa. En todo caso, este espacio común no es homogéneo y en el análisis de la cooperación no es posible dejar a un lado la dimensión dual de su estructura de relaciones. Por un lado, la historia de los dos últimos siglos nos muestra un marcado acento atlántico en la evolución de las dos regiones, favorecido por las condiciones mucho más favorables de las infraestructuras de comunicación próximas al litoral, que unían a las principales ciudades de las dos regiones. Por el contrario, el eje interior apenas servía para una relación fronteriza muy puntual y con mucho menos comercio entre las propias ciudades virtualmente configuradoras de ese eje.

Una vez integrados los dos países en la Comunidad Europea, primero la Comunidad de Trabajo G-NP y más tarde el EA fueron las dos entidades clave para consolidar el proceso de construcción del espacio común de la eurorregión. El modelo de la Comunidad de Trabajo estaba fundamentado en una gestión de la cooperación fronteriza más interesada en eliminar las barreras físicas de las viejas fronteras como factor básico para favorecer el desarrollo, mientras que el EA ejercía de *lobby* ante Bruselas para atraer hacia este territorio fondos europeos e inversiones empresariales.

Con la perspectiva actual y observados con menos desconfianza política, parece obvio que sus objetivos en realidad eran complementarios y superadas las diferencias entre las entidades y finalmente integrado el EA en la Comisión de Trabajo a mediados de la década de 2000, los resultados parecen ser cada vez más positivos para el conjunto del territorio, aunque se pueda observar de nuevo una cierta asimetría en el protagonismo institucional de las dos entidades, con una clara inclinación hacia el EA, que con su mayor dinámica no ha parado de crecer en municipios miembros en todo este período, pasando de los seis fundadores hasta los 36 integrantes en la actualidad.

La reciente creación de la eurociudad Chaves-Verín es probablemente el mejor ejemplo de la cooperación transfronteriza en la eurorregión, y sus principales ejes de intervención, la eurociudadanía, un territorio sostenible y la dinamización

económica, tienen la coherencia del objetivo genérico de una nueva identidad social con un desarrollo conjunto.

Sin embargo, no podemos concluir que la articulación institucional de la Eurorregión tenga ya consolidado en rigor su desarrollo endógeno, faltando todavía, desde el punto de vista de la eficiencia en el uso de los recursos, un planteamiento claro de reordenación territorial en las dos márgenes del río Miño. La singular e innegable mejora de las infraestructuras de comunicación para personas y mercancías, favorece el funcionamiento del libre mercado, pero el uso futuro que se haga de las ayudas europeas (probablemente las últimas que recibamos como territorio de preferencia), en el actual período financiero 2014-2020, será decisivo en una u otra dirección.

BIBLIOGRAFÍA

- AGNEW, J. (2008): “Borders on the mind: re-framing border thinking”. *Ethics & Global Politics*, vol. 1, nº 4, 175-191.
- BALIBAR, E. (1998): “The borders of Europe”, en *Cosmopolitics: thinking and feeling beyond the nation* (CHEAH, P. y ROBBINS, B., eds). Minneapolis, University of Minnesota Press, 216-233.
- BEGG, L. (1999): “Cities and Competitiveness”. *Urban Studies*, vol. 36, nº 5/6, 795-809.
- BRAGA DA CRUZ, L. (2010): “Cooperação Transfronteira”, en *Uma Euroregião entre dois séculos* (SANCHEZ POMBO, E. coord.). Coruña, Eixo Atlántico, 41-57.
- CAMAGNI, R. (2002): “On the concept of territorial competitiveness; sound of misleading”. *Urban Studies*, nº 39, 156-176.
- COMISIÓN EUROPEA (2007): *La política de Cohesión 2007-2013*. Bruselas. Doc UE.
- COMISIÓN EUROPEA (2009): POCTEP. Bruselas.
- CONCELLO DE VERÍN (2011): *Eurocidade Chaves-Verín: A Eurocidade da Auga*. Verín, Dossier do Gabinete de Apoio Técnico á Eurocidade.
- DOMÍNGUEZ, L. (coord.) (2008): *Chaves-Verín: a Eurocidade da Auga. Axenda Estratégica*. Vigo, Eixo Atlántico.
- DOMÍNGUEZ, L. y PARDELLAS, X. (dirs.) (2007): *Sete Ideias para Sete Anos Decisivos*. Vigo, Eixo Atlántico.
- DOMÍNGUEZ, L. y VENADE, N. (2004): *As eurorregiões e o futuro de Europa: o modelo de Galiza-Norte de Portugal*. Oporto, Eixo Atlántico
- FIGUEIREDO, A.M. (2008): “A Região Norte no contexto da cooperação luso-espanhola”, en *A Cooperação Transfronteira entre Portugal e Espanha* (DOMÍNGUEZ, L., dir.). Vigo, Eixo Atlántico, 103-123.
- FIGUEIREDO, A.M. y LEAL, I. (2013): “Diagnóstico da situação socioeconómica da fronteira entre Galiza e o Norte de Portugal”, en *Estúdio socioeconómico de la fron-*

- tera entre Portugal y España*. (DOMÍNGUEZ, L., coord.). Salamanca, RIET, Diputación de Salamanca, 37-137.
- FIGUEIREDO, A. y PARDELLAS, X. (2005): “Inovação e competitividade nas cidades do Eixo Atlántico e as súas áreas de influencia”, en *Segundos Estudos Estratéxicos do Eixo Atlántico* (SOUTO, X. M. dir.). Vigo, Eixo Atlántico, 121-159
- GONZÁLEZ, J. y FIGUEROA, P. (2005): *Plan Estratégico de Innovación de Galicia 2010*. A Coruña, Xunta de Galicia, Consellería de Innovación, Industria e Comercio.
- KITSON, R. *et al.* (2004): “Regional competitiveness: An elusive yet key concept”. *Regional Studies*, nº 56, 890-998.
- KRUGMAN, P. (1996): “Making sense of the competitiveness debate”, *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 12, nº 3, 17-25.
- KUUS, M. (2010): “Critical Geopolitics”, en *The International Studies Encyclopedia* (DENEMARK, R. ed.). Chichester, Wiley-Blackwell, vol. II, 683-701.
- NEWMAN, D. (2006): “Borders and Bordering. Towards an interdisciplinary dialogue. *European Journal of Social Theory*, vol. 9, nº 2, 171-186.
- NEWMAN, D. y PAASI, A. (1998): “Fences and neighbours in the post-modern world: boundary narratives in political geography”. *Progress in Human Geography*, vol. 22, nº 2, 186-207.
- O'DOWD, L. (2010): “From a ‘borderless world’ to a ‘world of borders’: bringing history back in”. *Environment and Planning: Society and Space*, nº 28, 1031-1050.
- OHMAE, K. (1990): *The borderless World*. Londres, Collins.
- PAASI, A (2005): “Generations and the ‘Development’ of Border Studies”. *Geopolitics*, nº 10, 663-661.
- PACHECO, E.; PAZOS, M. y REMOALDO, P.C. (2000): “Cara una necesaria integración funcional”, en *Complementariedade para competir* (Rodríguez, R., coord.). Vigo, Eixo Atlántico, 35-103.
- PARDELLAS, X. (dir.) (2000): *Plan de infraestructuras do Eixo Atlántico*. Pontevedra, Deputación Provincial de Pontevedra.
- PARDELLAS, X. (dir.) (2002): *Aproximación á actividade turística nas cidades do Eixo Atlántico*. Vigo, Eixo Atlántico.
- PARDELLAS, X. (2007): “Factores de competitividade no turismo da eurorexión” en Pardellas, X. (dir) *Turismo de interior en áreas fronteirizas: recursos e ofertas* (PARDELLAS, X., dir.). Vigo, Universidade de Vigo.
- PARDELLAS, X. (2008) “Ejes de infraestructuras y transporte en la euroregión Galicia-Região Norte: una visión metodológica de su papel en la dinámica de competitividad territorial”, en *Actas del XXXIV Congreso AECR*. Baeza, 135-155
- PARDELLAS, X. (coord.) (2009): *Estratexias Turísticas das Cidades do Eixo Atlántico*. Vigo, Eixo Atlántico.
- PARDELLAS, X. y PADÍN, C. (2014): “El Camino de Santiago Portugués en Galicia y las estrategias turísticas locales”. *Revista de Análisis Turístico*, nº 17, 51-59.
- PERKMAN, M. y SUM, N.L. (2001): “Globalization, regionalization and cross-border regions: scales, discourses and governance” en *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions* (PERKMAN, M. y SUM, N.L, eds.). Houndsmills, Palgrave MacMillan, 3-24.
- PORTER, M. (1990): *The Competitive Advantage of Nations*. Londres, Mac Millan.

- PORTER, M. (2002): “Building the microeconomic foundations of prosperity: Findings from the microeconomic competitiveness index”, en *The Global Competitiveness Report 2002-2003*, Nueva York, Oxford University Press, 225-246.
- RICQ, C. (2006): *Handbook of Transfrontier Cooperation*. Geneva. University of Geneva, Consiglio d’Europa.
- RODRÍGUEZ, R. y MARQUES, H. (2010): “Caracterización territorial das novas incorporacións ao Eixo Atlántico” en *Complementariedade para competir* (RODRÍGUEZ, R., coord.). A Coruña, Eixo Atlántico, 136-205.
- SALA i MARTÍN, X. y ARTADI, E. (2004): “The Global Competitiveness Index.” *The Global Competitiveness Report 2004–2005*. Hampshire, Palgrave Macmillan, 51–80
- SOUTO, J.M. (dir.) (2005): *Segundos Estudos Estratéxicos do Eixo Atlantico*. Vigo, Eixo Atlántico.
- TUROK, I. (2004): “Cities, Regions and Competitiveness”. *Regional Studies*, vol. 38, nº 9, 45-67.
- VAN HOUTUM, H. et al. (eds.) (2005): *Bordering Space*. Aldershot, Ashgate.
- VÁZQUEZ BARQUERO, A. (2005): *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. Barcelona, A. Bosch Editor.

Fuentes de datos:

EIXO ATLÁNTICO DO NOROESTE PENINSULAR: www.eixoatlantico.com
EURORREGIÓN GALICIA-NORTE DE PORTUGAL: www.galicia-nortept.org
INSTITUTO GALEGO DE ESTATÍSTICA: www.ige.eu
INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, Portugal: www.ine.pt