

O fenómeno da Cooperación Transfronteiriza na Península Ibérica: unha mirada retrospectiva ás eurociudades luso-españolas

The Phenomenon of Cross-Border Cooperation in the Iberian Peninsula: A Retrospective Look at the *Luso-Spanish* Euro Cities

Rui Alexandre Castanho^{1,a} , José Cabezas Fernández^{2,b} 

¹ WSB University, Dabrowa Górnicza, Polonia

² Universidad de Extremadura, España

 ^a acastanho@wsb.edu.pl

 ^b jocafer@unex.es

Recibido: 18/12/2021; Aceptado: 30/05/2022

Resumo

A Cooperación Transfronteiriza (CT) alcanza actualmente un protagonismo como non alcanzara noutro momento histórico. Baixo esta perspectiva, a necesidade de identificar factores críticos para lograr o éxito territorial é fundamental mediante estratexias de CT que conduzan a unha mellora da calidade de vida das poboacións residentes. O obxectivo principal deste traballo é analizar as eurociudades luso-españolas. Este estudo salienta a necesidade de articular un proxecto conxunto entre actores de ambos os lados da fronteira, pero no que a participación da poboación local tamén sexa considerado un factor fundamental, entre tantos outros que se deben ter en conta, para que o proxecto alcance o éxito. Ademais, este traballo presenta unha novidade para a literatura temática ao sacar á luz como estes proxectos de CT de eurociudades evolucionaron e como poderían ser a nova tendencia e o catalizador do desenvolvemento territorial sustentable nas súas rexións.

Palabras clave: Áreas de fronteira; Cooperación transfronteiriza; Estudos rexionais; Plan estratéxico; Rexións periféricas.



Abstract

Cross-Border Cooperation (CBC) is at an all-time high. From this perspective, the need to identify decisive factors to attain territorial success in terms of a sustainable development of border areas and regions through CBC projects is vital, so that the quality of life of the resident populations can improve in turn. Contextually, the main goal of this work is to cast a retrospective look at Portuguese-Spanish Euro Cities, how they have grown and how relevant the common and sustainable development of the border regions is– in this case, the Spanish-Portuguese borderland. Thanks to the study, one can verify that Euro cities constitute a discussion tool and, in some cases, examples of success regarding the (re-)significance of borders. This study emphasizes the need to define a common project between the members of both sides of the border. The participation of the local population (citizen participation) is also regarded as a fundamental factor, among many others that must be considered in order to achieve the success of such projects. This piece of work presents a novelty for the literature in this field due to the fact that it brings to light how these second-generation CBC projects (Euro cities) have evolved and how they could be the way forward as well as the catalyst for sustainable territorial development in border regions.

Keywords: Border areas; Cross-border cooperation; Peripheral regions; Regional Studies; Strategic planning.

JEL Codes: R1; R5; E9; Z18.

1. INTRODUCCIÓN

A Cooperación Transfronteiriza (CT) alcanza actualmente un protagonismo como non atinxira noutro momento histórico, non só debido ao seu potencial de integración territorial senón polo seu papel en procesos supranacionais, por exemplo na creación de infraestruturas ou en proxectos de plan común en territorio europeo (Vulevic *et al.*, 2020a). A problemática gana maior preponderancia ao considerar que un terzo da poboación europea habita en áreas fronteirizas, as cales son as máis afectadas polas políticas da Unión Europea (UE), así como tamén polas carencias que aínda presentan estas políticas (Baptista *et al.*, 2013; Castanho, 2020).

Ademais, a sustentabilidade converteuse nun novo paradigma, aínda que non hai consenso sobre a súa definición (Loures *et al.*, 2019a; Jorda-Capdevila *et al.*, 2020). Actualmente, o concepto de sustentabilidade é considerado como unha máxima no que concirne ao plan urbano, situando no epicentro a deterioración económica que moitos países desenvolvidos chegaron a sentir, e que empeora case a diario (Castanho, 2017).

Por tanto, a investigación explora a percepción do público e de expertos na área do plan urbano, co obxecto de identificar como as políticas e as metodoloxías utilizadas no procedemento de CT poden influír na vida da poboación, así como a súa aplicación para un correcto desenvolvemento sustentable nos proxectos de CT situados na fronteira luso-española, e particularmente nalgunhas das eurocidades ibéricas.

Contextualmente, o obxectivo principal deste traballo é realizar un exame retrospectivo sobre as eurocidades luso-españolas, como creceron e como é a súa relevancia para o desenvolvemento común e sustentable das rexións fronteirizas nas que están inseridas; neste caso, a zona fronteiriza hispano-portuguesa.

Neste sentido, o estudo comeza coa presente sección introdutoria, seguido dunha breve revisión da literatura sobre o proceso de CT á luz da perspectiva integradora da UE, un enfoque metodolóxico sobre os métodos utilizados na parte experimental do traballo, os resultados e a súa consecuente discusión e conclusións, así como una sección de peche centrada nas limitacións do estudo e nas futuras liñas de investigación.

De feito, este traballo presenta unha novidade para a literatura temática ao sacar á luz como evolucionaron estes proxectos de CT (eurocidades) de segunda xeración, e que poderían supoñer a nova tendencia e o catalizador do desenvolvemento territorial sustentable nas rexións fronteirizas.

2. A COOPERACIÓN TRANSFRONTEIRIZA: UNHA BREVE VISIÓN XERAL

Nas últimas décadas, o tema das áreas de fronteira gañou unha gran presenza na escena internacional con respecto ao seu potencial integrador e ás súas funcións supranacionais, como a que exemplifica a unificación de Europa (Martín, 2013; Domínguez *et al.*, 2015; Luxembourg Institute of Socio-Economic Research [LISER], 2015; Sohn e Giffinger, 2015).

Existen experiencias de CT, non só en Europa senón en todo o mundo, desenvolvendo unha rede global de relacións entre cidadáns e tratando de crear as *win-win situations* (Bacova *et al.*, 2015; Fadigas, 2015). Neste sentido, temos o Espazo Schengen, onde as relacións comerciais entre territorios flúen dunha maneira estable. En 1985, cinco Estados europeos (Alemaña, Bélxica, Francia, Luxemburgo e Países Baixos) decidiron suprimir os controis nas súas fronteiras interiores; así se orixinou o Espazo Schengen (Veemaa, 2012; Comisión Europea, 2016). As políticas de cohesión da UE levadas a cabo por Bruxelas foron cruciais para

o bo funcionamento do proceso. Os programas de desenvolvemento rexionais e de cooperación territorial aplicáronse nos países veciños da UE mediante a Ferramenta da Asociación e do Bo Veciño, cofinanciados polo Fondo Europeo de Desenvolvemento (Vulevic *et al.*, 2020b).

Actualmente, as fronteiras son só liñas nos mapas. Pero, deberían selo? Hoxe en día este tema é posto en dúbida, espertando vellos fantasmas da Guerra Fría e da Segunda Guerra Mundial (Dale, 2016; Holmes, 2016). Como exemplo, a recente situación Ucraína-Rusia, a problemática entre Grecia e Alemaña, ou o incremento do terrorismo no continente europeo. Estas situacións conduciron a un debate cada vez máis exasperado sobre a libre circulación en Europa, así como o rexurdimento dun sentido de nacionalismo extremista entre os pobos europeos: crise económica, Brexit. Estes problemas lévannos á procura de estratexias para un novo enfoque a través das cales sexa posible lograr unha maior cohesión territorial. É aquí onde a identificación dos factores críticos para o éxito territorial¹ é fundamental no escenario actual.

Programas de desenvolvemento e de cooperación territorial foron creados entre os países veciños da UE pola ferramenta de Neighbor Association e financiados polo Fondo Europeo de Desenvolvemento. Segundo Castanho e Jurado Almonte (2021), máis dun terzo da poboación europea vive en zonas fronteirizas, resultando os máis afectados polas políticas comunitarias, así como coñecedores das carencias que aínda teñen estas políticas.

Noutro sentido, a transformación das cidades en todo o mundo xerou unha preocupación cada vez maior pola necesidade de reformular a forma en que se desenvolven e cooperan entre si (de Sousa, 2003; Portney, 2003; Codosero Rodas *et al.*, 2019; Loures *et al.*, 2019a; Couto *et al.*, 2020; Naranjo Gómez *et al.*, 2021). As políticas de ocupación do solo foron consideradas como unha ferramenta importante para a contención urbana, fomentando o desenvolvemento e a revitalización (Adams & Watkins, 2002; Willem, 2009; Naranjo Gómez *et al.*, 2018; Codosero Rodas *et al.*, 2020; Couto *et al.*, 2021).

Con respecto á CT, e no que se refire á planificación territorial entre España e Portugal, hai proxectos e estudos nese mesmo sentido, como: COORDSIG, PLANEXAL, GEOALEX, OTALEX, OTALEX II, OTALEX C. Tamén no ámbito europeo destaca cada vez máis a CT, como é o caso da cooperación entre as cidades de Bratislava (Eslovaquia) e Viena (Austria), onde a primeira, grazas á dita cooperación, é unha das cidades de centro Europa cunha maior e máis rápida taxa de crecemento (Spirkova e Ivanicka, 2009).

O breve marco inherente á CT lévanos a cumprir con algo similar ao que Emil Gött dixera a finais do século XIX: que a fronteira non debe ser algo limitador, senón algo que signifique o crecemento e a prosperidade entre as xentes.

2.1. MARCO EUROPEO E PENINSULAR

Segundo o Estudo para a estruturación dun modelo de desenvolvemento policéntrico e equilibrado para o territorio europeo, realizado pola “*Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes*” (CRPM) en 2002, defínense os sistemas urbanos periféricos en función da estruturación do policentrismo europeo, e son xerarquizados segundo o comportamento dos seguintes indicadores: (i) Competitividade dos sistemas urbanos; (ii) Núcleo de decisión

¹ Cando nos referimos ao éxito territorial, significa que as rexións ou os proxectos alcanzan o desenvolvemento sustentable no ámbito social, económico e ambiental, de forma equilibrada entre eles.

económica; (iii) Capital humano; (iv) Conectividade e dinámica (avaliados segundo o produto interior bruto (PIB) per cápita).

O Polo Ibérico de Madrid aparece como Tipo I, Lisboa como Tipo II e O Porto como Tipo IV, igual que a área metropolitana de Sevilla. No caso de Lisboa, a súa cualificación defínese polo feito de ser considerado un sistema moi competitivo, que poderá ter un papel, a nivel económico, moi importante se se centra nas conexións exteriores da Unión Europea, debido á súa situación xeográfica privilexiada. Segundo o Centro de Sistemas Urbanos e Rexionais (CESUR, 2007), Madrid mantén un papel fundamental na articulación cos núcleos urbanos nacionais máis fráxiles. As áreas que presentan maior dinamismo económico, como son a área urbana da comunidade de Madrid e a Costa Ibérica, xunto ao fortalecemento da cooperación entre as cidades fronteirizas de ambos os países, representarían a última oportunidade para manter o desenvolvemento socioeconómico (CESUR, 2007). Novas ferramentas poñen en cuestión ese estudo, aínda que non debe ser descartado, pois serve como base para investigacións na mesma liña.

2.2. AS EUROCIDADES

As eurocidades nacen como acordos entre municipios próximos. De feito, son aquelas cidades historicamente unidas, pero pertencentes a diferentes Estados da Unión Europea. Moitos autores afirman que a súa orixe se atopa nunha coalición informal establecida durante a conferencia de Rotterdam (1986), entre os gobernos de seis cidades líderes da UE – Barcelona, Birmingham, Frankfurt, Lión, Milán e Rotterdam–.

O principio aséntase en compartir recursos e sinerxías para unha promoción conxunta. Con todo, no longo prazo, buscan converterse nunha soa cidade cun só goberno. Segundo Sampaio (1994, p.3): *“A visión primordial destas cidades é mellorar colectivamente a súa presenza en Europa corrixindo os desequilibrios na política da UE e aumentando a cooperación diaria entre cidades para compartir experiencias, ideas e mellores prácticas”*. De feito, a “necesidade” de compartir esforzos a través dun proxecto de eurocidade faise máis evidente en cidades modernas. Segundo Sampaio (1994, p. 3): *“A Cidade Moderna require unha base económica activa que a faga competitiva e atractiva para o investidor, e que proporcione emprego aos seus cidadáns. Necesita unha infraestrutura sólida que estea ben mantida e funcione coa mínima intervención e coa mínima interrupción. Require políticas sociais, de saúde, educación e seguridade que proporcionen o marco para que a poboación viva a súa vida cotiá nun ambiente pacífico e racialmente integrado”*.

Neste sentido, os líderes da cidade (principais actores) danse conta de que, se fomentan o cumprimento dos desafíos sociais, económicos e ambientais que teñen en común, necesitan apartarse dalgúns métodos e enfoques do pasado, e desenvolver unha mentalidade para pensar e actuar en común (internacionalmente) (Griffiths, 1995). Por tanto, as cidades víronse atraídas cara a relacións de colaboración máis sólidas a través das cales poder ser máis eficientes, principalmente no desenvolvemento de políticas para afrontar problemas comúns, promover empresas conxuntas, fomentar programas de investigación ou compartir técnicas e habilidades de información e boas prácticas, amplificando os impactos positivos do proxecto de CT e mitigando os negativos (Sampaio, 1994; Griffiths, 1995). De feito, os proxectos de eurocidades foron as redes máis influentes establecidas nas últimas décadas na UE. Ademais, segundo Griffiths (Griffiths, 1995, p. 5): *“As Eurocidades parecen destinadas a converterse nunha das principais influencias na evolución dunha Política Urbana Europea”*.

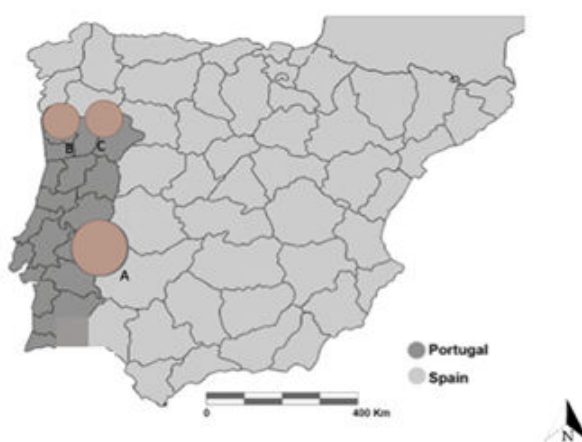
Na fronteira luso-española observamos a CT entre centros urbanos con proximidade xeográfica, denominados eixes urbanos transfronteirizos, por exemplo: Chaves – Verín, Tui –

Valença, Elvas – Badaxoz, Vila Real de Santo António – Ayamonte, entre outros de menor importancia (Trillo-Santamaría e Valerià, 2014).

3. BREVE MARCO METODOLÓXICO

O traballo baséase en métodos e ferramentas exploratorias, como é o caso do Método de Investigación de Estudo de Caso, proposto por Yin (2009), que permite extraer as percepcións dos expertos sobre os proxectos de cidades de CT analizados. A poboación de estudo consiste nos residentes das cidades, que expresaron os seus puntos de vista sobre o proxecto de CT en curso das súas cidades. Destes 20 casos de estudo, salientáronse os referentes aos procesos de CT na fronteira luso-española, particularmente algunhas das eurocidades ibéricas (Figura 1).

Figura 1. Eurocidades ibéricas analizadas: (A) Elvas-Badaxoz; (B) Tui-Valença; e (C) Chaves-Verín.



3.1. OS FACTORES CRÍTICOS PARA O ÉXITO TERRITORIAL

Asentándose na literatura temática, para este traballo consideráronse 14 factores críticos identificados por Castanho *et al.*, (2018). Seguindo esa metodoloxía, a continuación explícanse os 14 factores críticos con máis detalle, así como a forma de utilizalos en estratexias para os proxectos e para a xestión da CT.

Conectividade – Desprazamentos entre cidades: O factor da conectividade – desprazamentos entre cidades refírese á rede de transportes existentes entre elas, ou á importancia que esta poderá ter no éxito dos territorios. O factor tamén ten en consideración a facilidade, ou non, de mobilidade dos cidadáns entre os núcleos urbanos.

Fortalecemento da estratexia territorial: En casos específicos, por exemplo a existencia dunha localización xeográfica privilexiada, o fortalecemento da estratexia territorial é fundamental para que o procedemento de CT logre o éxito pretendido. Aínda no caso de que este factor non sexa tido en consideración, malia existiren vantaxes a priori, tales como a situación xeográfica ou a proximidade a fluxos comerciais, non se alcanzará un nivel máis elevado de desenvolvemento, e poderase correr o risco dun estancamento.

Evitar a duplicación de infraestruturas: Este factor refírese á non duplicación de investimentos en áreas próximas, de maneira que os capitais públicos para o desenvolvemento dos territorios, a través de proxectos de CT, sexan utilizados de forma máis eficiente e consigan dar resposta a outras prioridades que poidan ser demandadas. Un exemplo é o caso de Basilea-Saint Louis, onde o euroaeroporto de Saint Louis ofrece cobertura ás poboacións próximas, como Basilea, evitando que o mesmo tipo de infraestruturas sexa duplicado.

Incrementar o sentido de pertenza: O factor de fomentar o sentido de pertenza é fundamental para o éxito territorial dalgúns rexións, dado que existen poboacións nas que o seu pasado conxunto se remonta a épocas anteriores ás divisións administrativas das fronteiras nos mapas modernos. Como exemplo, están os dialectos ou as especificidades culturais comúns, entre outros vínculos. Serían os casos de Haparanda-Tornio, Valga-Valka, ou Baiona-Donostia.

Oferta de infraestruturas diversificada - Eurocidadanía: Con base nos principios do factor de “evitar a duplicación de infraestruturas”, este vai máis alá. Tras a non duplicación de equipamentos, as poboacións de ambos os territorios teñen un carné de eurocidadán que lles permite beneficiarse das mesmas vantaxes no “outro lado da fronteira”. Xa ocorre, ou está en proceso de implementación, en casos como Chaves-Verín ou Tui-Valença.

Acceso a fondos europeos: O acceso a fondos europeos é crucial para o éxito territorial de case todos os casos analizados, dado que mediante eses fondos se pode abordar unha gama máis ampla de temas fundamentais para o desenvolvemento, ao existir máis capital para os proxectos de CT. Con todo, para as rexións menos desenvolvidas e máis apartadas dos estándares do resto de Europa, o acceso a fondos europeos é aínda máis crítico para que se poida lograr o éxito territorial, principalmente mediante proxectos conxuntos de desenvolvemento territorial/ rexional. Ruse-Giurgiu, Gorizia-Nova Gorica ou Oradea-Debrecen son só algúns dos exemplos.

Fortalecemento da economía: Sustentado en principios similares ao factor de “fortalecemento da estratexia territorial”, o factor de fortalecemento da economía aplícase a casos onde xa existe unha cohesión territorial, ou ben características que denotan vantaxes para un gran desenvolvemento dos territorios. Así, un fortalecemento económico, ou sexa, unha estratexia conxunta que permita lograr ese fortalecemento, é considerado como unha panca de rápido crecemento/desenvolvemento para os territorios. Aquisgran-Liexa podería ser un dos exemplos neste sentido.

Mellorar o nivel de calidade de vida: Mellorar o nivel de calidade de vida, buscando achegar as poboacións aos estándares europeos, é un dos factores críticos para alcanzar o éxito territorial. É de máxima importancia en territorios nos que o nivel da calidade de vida está demasiado afastado da media europea, por exemplo o caso de Cieszyn-Cesky Tesín.

Atraer mocidade emprendedora: Atraer mocidade emprendedora á rexión, ou non deixar que esta saia fóra dela, é fundamental para crear unha base sustentable de desenvolvemento e de futuro para as rexións. Frankfurt Oder-Slubice é un bo exemplo de CT baseado neste factor.

Plans xerais e obxectivos comúns: A elaboración de plans xerais conxuntos entre cidades de territorios distintos é primordial para que se logren obxectivos comúns. Co emprego de tales ferramentas colectivas, as cidades poden dar resposta a unha variada gama de cuestións onde sairán gañando ambos os municipios; e reforzarse o proxecto de CT. Proxectos actuais como o de Viena-Bratislava, en Centro Europa, son un bo exemplo de como este factor, unido a outros, é crucial para o éxito dos territorios.

Forte compromiso político: O compromiso político co procedemento de CT é, obviamente, un factor crucial para o seu éxito ou fracaso. Ter en consideración este factor é primordial para definir e lograr obxectivos conxuntos mediante a CT.

Participación cidadá: Dado que a participación da cidadanía é unha forma democrática de manifestación pública, e coñecendo a priori a súa capacidade de influír nas decisións políticas, o procedemento de CT non é unha excepción. Por iso, o factor da participación cidadá, xunto a outros como, por exemplo, un forte compromiso político, é visto como necesario para o éxito territorial.

Transparencia e compromiso político: Transparencia a nivel fiscal/financeiro, xunto a un forte compromiso político nese mesmo sentido, é un factor crítico para que se logre o éxito. Coa transparencia pódense rastrexar e utilizar de forma consciente e clara os fondos destinados ao procedemento de CT. Este factor foi claramente identificado nos casos de estudo analizados, tales como Niza-Mónaco ou La Línea de la Concepción-Xibraltar.

Mercadotecnia e publicidade da eurocidade: A mercadotecnia e a publicidade, levadas a cabo ao redor dunha eurocidade, son consideradas como un factor crítico para o éxito, principalmente en territorios nos que a súa estratexia se basea na creación de eurocidades. Este factor pódese identificar en casos tales como Chaves-Verín e Tui-Valença.

4. RESULTADOS

Nesta sección analízanse os proxectos de CT na fronteira luso-española. Neste sentido, utilizouse a metodoloxía de [Castanho \(2017\)](#) para facer o estudo a través da análise do traballo mencionado, e considerando os obxectivos propostos no presente artigo, utilizáronse tres das eurocidades ibéricas presentes nel. Seguidamente, preséntanse os resultados obtidos (resumidos) correspondentes a eses tres casos analizados, enfocando as súas problemáticas, retos e posibles solucións para o éxito do seu proxecto de CT.

Elvas – Badaxoz: Desde a fortificación á cooperación

En 2013 asinouse un protocolo entre a Cámara Municipal de Elvas e o Concello de Badaxoz. Deste acordo resultou o maior núcleo de poboación do interior de Portugal, con preto de 211.000 habitantes, a través da unión da cidade de Elvas, Alto Alentejo (Portugal), e da cidade de Badaxoz, Estremadura (España), co propósito de atraer máis emprego, investimentos e desenvolvemento ás cidades, constituíndose nesa data a eurocidade ([Figura 2 e 3](#)).

Figuras 2 e 3. Localización da área de estudo no contexto europeo e no contexto rexional.



A degradación/depresión socioeconómica que a rexión viña padecendo sufriu un empeoramento coa crise económica mundial de 2008, efecto que levou a un éxodo cada vez máis amplo de poboación nova, e a unha diminución de investimentos no territorio (Ribeiro *et al.*, 2015). Aínda que estes problemas afectan a ambos os lados da fronteira, na parte portuguesa foron máis intensos, xa que a base da economía nacional e rexional era, e segue a ser, máis fráxil ca a española. Estas cuestións levaron a que as cidades buscasen un achegamento co fin de facerlle fronte a un problema común. Neste sentido, os municipios buscaron a cooperación mediante a creación da Eurocidade Elvas-Badaxoz (HOY, 2013; Municipio de Elvas, 2016).

Como achega para a mellora do proxecto de CT desenvolveuse, no marco desta investigación, o "I Seminario en Planificación Urbana Sustentable", onde foi posible reflexionar e debater sobre os retos da planificación urbana no contexto da Eurorrexión EUROACE (que comprende as rexións de Alentejo e Centro en Portugal e a comunidade autónoma de Estremadura en España) e mais no contexto local da Eurocidade Elvas-Badaxoz. Como unha das súas conclusións destacamos que, debido ás súas características ambientais, sociais e económicas, este territorio é particularmente sensible aos cambios que se están producindo nas súas cidades e aos retos que este novo urbanismo presupón para a sustentabilidade (Ambientólogos de Estremadura [ACAEX], 2015). Aumentar os investimentos, evitar a duplicación de infraestruturas, así como incrementar a calidade de vida son algúns dos retos de futuro, de acordo cos representantes dos gobernos locais presentes no debate do seminario citado no parágrafo anterior.

Ademais, este proxecto de eurocidade pretende expandirse mediante a inclusión dos núcleos urbanos Campo-Maior (Portugal) e Olivenza (España). Así mesmo, recentemente reactivouse o proxecto de alta velocidade ferroviaria que conectará o porto de Sines coa fronteira española, a través das cidades de Elvas (Portugal) e Badaxoz (España).

A través dunha breve análise da área de estudo, baseada na revisión da literatura existente así como no estudo das percepcións dos residentes (véxase o estudo de Castanho *et al.* de 2017 onde se avaliou en detalle este proxecto de eurocidade), salientase que para lograr o éxito dun proxecto de CT debe haber un seguimento constante, co fin de medir os cambios da realidade circundante e así detectar aquelas actividades realizadas que necesiten unha revisión para lograr os obxectivos previamente fixados. Neste sentido, a recompilación de información sobre as percepcións do cidadán é clave para o éxito. Ferramentas deste tipo

foron tomadas en consideración na avaliación e análise da área de estudo, así como na identificación de factores fundamentais para o éxito do proxecto de CT.

Tui – Valença: Dous pequenos núcleos cunha gran visión

O norte de Portugal e Galicia son bos exemplos de CT, con infraestruturas comúns grazas aos esforzos entre España e Portugal tales como o Laboratorio Ibérico Internacional de Nanotecnoloxía en Braga (Lima, 2012). Neste contexto, temos dúas pequenas cidades: Tui, pertencente á provincia de Pontevedra (España) e Valença, pertencente ao distrito de Viana do Castelo (Portugal) (Figura 4 e 5).

Figuras 4 e 5. Localización da área de estudo no contexto europeo e no contexto rexional.



Tui e Valença, a finais do século XX, eran áreas rurais de baixa densidade onde imperaba unha competición comercial e social polas diferenzas de prezos dalgúns produtos, bens e servizos. Fronte a iso, os dous municipios acordaron a administración compartida de equipamento, o que conduciu á redución dos custos de xestión e á non duplicación de investimentos en áreas moi próximas. Nos últimos anos, un esforzo de plan conxunto levouse a cabo, fundamentalmente en saúde, deporte, turismo, lecer e cultura (Lima, 2012; Municipio de Valença, 2016).

As diferenzas na estrutura administrativa territorial seguen sendo un obstáculo para o desenvolvemento da CT. Os municipios buscan a creación dun carné de identidade da eurocidade coa finalidade de obter vantaxes sociais e comerciais, así como a creación dun servizo de transporte público entrambas as cidades xunto á xeración do primeiro corpo de policía municipal conxunto.

Da cooperación entre estas dúas cidades cómpre destacar a xestión compartida de equipamento, o que conduce á redución dos custos de xestión e á non duplicación de investimentos. Aínda que sexan núcleos pequenos, ou mesmo a pesar dese factor, as cidades de Tui e de Valença son verdadeiras *win-win-situations*.

De feito, todos eses proxectos de CT teñen como obxectivo aumentar a accesibilidade entre cidades e fortalecer o seu espazo común, é dicir, a vivenda, o emprego, o lecer, etc. Coa axenda estratéxica establecida en 2008, definíronse tres alicerces fundamentais: (i) eurocidadanía; (ii) territorio sustentable; e (iii) crecemento económico, fomentándoo para conseguir unha cidade intelixente (Concello de Chaves [CM-Chaves], 2018). Fronte ao éxodo que os mozos están a experimentar na rexión, as cidades desenvolveron unha estratexia para atraer mozos e mozas talentosos e emprendedores ao territorio, promovendo a xeración dunha dinámica de emprego ben planificada e capaz de funcionar coma un imán para os

investidores, o que as levou, finalmente, ao establecemento da eurocidade. Desde entón, ambas as cidades traballaron xunto coas autoridades nacionais, rexionais e locais de cara a implementar servizos conxuntos, e tamén para dar resposta a problemas comúns. Creouse a eurociudadanía, que lles permite aos residentes de ambos os municipios aproveitar os beneficios de cada un. A posibilidade de crear unha tarxeta sanitaria transfronteiriza, que favoreza que os cidadáns se poidan beneficiar dos servizos de saúde das cidades veciñas, é unha das metas futuras deste proxecto de CT. Con todo, ademais de todos os grandes indicadores que mostra esta sinerxía, na fronteira luso-española aínda existen atrancos que dalgunha maneira rompen a cooperación nalgúns sectores, como por exemplo a cuestión das diferenzas entre as Administracións políticas, que poderían quedar superadas mediante un compromiso político aínda máis forte ([Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve \[CCDR-Algarve\], 2018](#)). Non entanto, e segundo a percepción do público e dos expertos, os destacados resultados positivos atopados nesta estratexia de CT lógranse, en gran medida, grazas aos esforzos realizados polas cidades en materia de mercadotecnia e de publicidade ao redor da eurocidade ([CM-Chaves, 2018](#)).

Ao tratarse de zonas rurais con baixa densidade de poboación, os concellos, co propósito de fomentar a promoción da economía, estableceron un convenio para a creación dunha eurocidade. De maneira similar ao que ocorre en Chaves-Verín, este proxecto de CT tamén pretende cubrir os mesmos problemas. Estas dúas Eurocidades, Chaves-Verín e Tui-Valença, son as máis próximas á Península Ibérica, o que suxire que se enfrontan aos mesmos problemas e que deben utilizar tamén estratexias similares de CT ([Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal \[Aicep\], 2018](#)). Un destes exemplos é a cuestión das diferenzas nas Administracións políticas entre os países. Nos dous casos, as cidades unen esforzos para crear unha eurociudadanía para as súas poboacións. Con todo, este proxecto de CT ten pretensións de ir máis aló, co propósito de crear un grupo de traballo de política común.

Chaves – Verín: A Eurocidade da Auga, un proxecto novo

A cooperación entre estes dous municipios é moi recente. A súa ambición é mellorar a accesibilidade entre as cidades e consolidar unha área común de vida (vivenda, lecer, emprego...). O territorio transfronteirizo atópase ao redor do río Támega e denomínase Eurocidade da Auga (*Water Eurocity*). O territorio fronteirizo publicítase xunto co río Támega. Na axenda estratéxica realizada en 2008, definíronse tres alicerces fundamentais (eurociudadanía, territorio sustentable e desenvolvemento económico) co fin de crear unha cidade ecolóxica ([Figura 6 e 7](#)).

Figuras 6 e 7. Localización da área de estudo no contexto europeo e no contexto rexional.



Ante o éxodo dos mozos da rexión, os municipios buscan unha estratexia para fixar poboación, crear dinámicas de emprego e garantir a atracción de investimentos. Para logralo crearon a Eurocidade da Auga en 2014. Desde entón, os territorios colaboraron activamente coas autoridades nacionais, cos axentes rexionais e cos locais para a implementar servizos comúns co fin de ofrecer respostas conxuntas a necesidades comúns. Este proxecto compartiu axenda cultural, equipamento e diversas actividades (Lima, 2012; Trillo-Santamaría *et al.*, 2015). En canto a equipamentos, as bibliotecas de ambas as cidades ofrecen carnés de lectores para acceso a Internet e libros. Nas instalacións deportivas de Verín, os eurocidadáns gozan das mesmas tarifas e condicións (Lima, 2012). A posibilidade de crear unha tarxeta sanitaria transfronteiriza, que lles permita aos cidadáns utilizar e compartir os servizos de saúde en Portugal e en España, é un dos retos de futuro da Eurocidade da Auga.

Chaves-Verín busca fixar no territorio a súa poboación nova. A estratexia adoptada e mais as iniciativas que xurdan resultarán fundamentais para o seu éxito. Así e todo, e principalmente na fronteira luso-española, aínda hai obstáculos para que a cooperación se estructure en todas as súas dimensións, atrancos postos de manifesto polas diferenzas na organización político-administrativa entre un Estado centralizado (Portugal continental) e outro descentralizado (A España das autonomías) (Lima, 2012).

5. DISCUSIÓN

A cidade é o foco de crecemento dos Estados, que se conformou mediante a súa industrialización, o que favoreceu que crecese concentrando unha gran cantidade de poboación a nivel mundial e provocando un desenvolvemento desorganizado e caótico. O obxectivo do plan de CT é emendar o caos urbano e evitar que se volva repetir como consecuencia dun mal plan, mellorando así a calidade de vida dos habitantes (Terán, 1999; Magalhães, 2001; Portney, 2003; Casares, 2009; Lippolis, 2016).

A evolución histórica e social tanto de España como de Portugal, xunto á propiedade e ao uso dos territorios e das súas paisaxes, como se demostra ao longo dos tempos, son resultado das políticas e accións administrativas que consolidan os núcleos de ocupación humana e que lles dan a consistencia que presentan hoxe en día como resultado da aplicación das distintas normas rexionais, que se traducen na pluralidade que mostra toda a Península (Fadigas, 2015; Cabezas *et al.*, 2021).

Ao longo da historia, os territorios sempre buscaron unha aproximación ás nacións máis desenvolvidas/vangardistas do seu tempo. Tanto en España como en Portugal seguen pódose como referencia de boas prácticas as economías/países de Europa central e do norte, xunto aos Estados Unidos, tratando de alcanzar un nivel similar (Castanho, 2017).

Por outra banda, o concepto de sustentabilidade, na actualidade, adquire un nivel de importancia que non tivera nunca (Alves *et al.*, 2021; Durán Sosa e Castanho, 2021; Tayal e Castanho, 2021). Contribuír ao rexurdimento dun concepto que foi obxecto de discusión, posto que no epicentro do debate está a deterioración económica que moitos países desenvolvidos chegaron a padecer (cun agravamento case diario), levou a que a palabra ou concepto de «sustentabilidade» fose considerada como un principio e non só como unha preocupación dos planificadores urbanos, tamén dentro dos círculos políticos (Sassen, 2001; Williams, 2007; Pickett *et al.*, 2013; Childers *et al.*, 2013; Drazkiewicz, Challies e Newig, 2015; Castanho *et al.*, 2018; Naranjo Gómez *et al.*, 2021).

Debido aos problemas identificados faise necesario atopar novas solucións, polo que resulta indispensable considerar a adopción de medidas e métodos de ordenación territorial e de planificación urbana coherentes coas preocupacións expresadas e cos obxectivos de integración e cooperación bilateral, cos valores de sustentabilidade e coa animación/reanimación socioeconómica dos territorios (Pickett *et al.*, 2013; Fadigas, 2015; Castanho, 2017; Çağrı Yıldırım *et al.*, 2021).

O tempo en que vivimos e os tempos que están por chegar necesitan métodos e políticas públicas innovadoras e axustadas aos problemas e necesidades que afrontan os países/territorios. Dependerá do progreso social e económico, que só se poderá alcanzar como obxectivo común dos países, conseguir a liberdade, a soberanía, a cooperación e a cohesión social e territorial, sen esquecer a sustentabilidade (Fadigas, 2015; Yigitcanlar *et al.*, 2015; Castanho, 2017; Durán Sosa *et al.*, 2021).

É deber de todos a responsabilidade de preparar, por medio da reflexión, da investigación e da elección democrática, as políticas públicas e os métodos inherentes ao uso do territorio e do urbanismo máis adecuados, recuperando o camiño interrompido nos países afectados pola crise económica actual (Hashem *et al.*, 2016; Pelloso Piurcosky *et al.*, 2020; Durán Sosa e Castanho, 2021; Durán Sosa *et al.*, 2021; Naranjo Gómez, Castanho e Vulevic, 2021).

Aprender das experiencias pasadas é esencial, así como recoller o legado de quen, noutras circunstancias, tentou alcanzar os mesmos obxectivos, dando expresión aos sentimentos e aos valores de reencontro do home coa natureza (Loures *et al.*, 2019a; 2019b).

A práctica da planificación territorial e urbana, nas súas diferentes escalas físicas e temporais, debe orientarse de cara a lograr os medios de acción máis sustentables e eficaces para que, mediante un mellor uso do territorio, se consiga unha mellora na calidade de vida da poboación (Fadigas, 2010; Lippolis, 2016).

Vivimos nun momento en que o concepto de sustentabilidade, así como o de cooperación entre territorios e cohesión territorial, é inseparable de calquera discurso político, pero é fundamental que estes mesmos valores pasen realmente á acción para ter como fin o de non comprometer o uso dos recursos naturais polas xeracións futuras (Fadigas, 2015).

Cao e Wang (2016) exploran as relacións entre *Twin Cities* e cidades veciñas. O traballo de Ballas (2013) analiza a calidade de vida nos territorios urbanos. Nesta liña de investigación analízanse, mediante estudos de enquisas/métodos, os sistemas urbanos co obxectivo de definir medidas e modelos expostos por Craglia *et al.* (2004), Mulligan *et al.* (2004; 2011), Lambiri *et al.* (2017) ou Stimson e Marans (2011). Isto vén demostrar que un número crecente de estudos, baseados en temas similares aos expostos no presente traballo, foron aplicados e desenvolvidos en diversos territorios por todo o planeta.

Os resultados obtidos mostran que as eurocidades son un emblema da xeografía política en construción nas fronteiras da Unión Europea, e emerxen como a reconstrución da fronteira marcada con definicións simbólicas territoriais/espaciais e de usos do solo. En realidade, agora son un instrumento de integración territorial (Lois, 2013; Jurado Almonte *et al.*, 2020).

Neste sentido, o transporte e as infraestruturas son necesarios para lograr o desenvolvemento. A adecuada accesibilidade territorial, tanto entre as cidades que compoñen a eurocidade como entre esta e o resto das cidades, brinda oportunidades de desenvolvemento (Taylor, 2004; Naranjo *et al.*, 2019; Jurado Almonte *et al.*, 2020). De feito, a conectividade para soste o movemento entre cidades evidenciouse como factor crítico na Eurocidade Elvas-Badaxoz (Castanho *et al.*, 2017). Mesmo noutros casos, como Baiona-Donostia (San Sebastián), desenvolveuse un eurocorredor intermodal, onde o transporte público se reforzou e se controlou o transporte privado.

En efecto, as eurocidades constitúen unha ferramenta de discusión e, nalgúns casos, exemplos de éxito en canto á (re)significación das fronteiras. Na práctica, determinar as causas e os motivos que marcaron, precisamente, estas novas tendencias en cada unha das eurocidades analizadas permitiu ver a importancia de cada un deles. Dos resultados obtidos, observáronse os problemas comúns que suscitan a cooperación territorial das cidades a partir das carencias que teñen que afrontar os distintos municipios que compoñen a eurocidade. Un problema común que afrontan estas eurocidades é a perda de poboación nova, que constitúe un problema frecuente en zonas fronteirizas (O'Shea *et al.*, 2011; Vulević e Knežević, 2017)

Ademais, existen outras cuestións, como o transporte público/desprazamentos entre cidades, o compromiso político/cooperación entre os municipios ou a saúde, que, avaliados de maneira negativa, constitúen sinais de alarma en canto aos resultados do proxecto de CT. Problemáticas similares mencionáronse noutros territorios (Lewis e Maund, 1976) no tocante á importancia das infraestruturas de transporte e á accesibilidade/mobilidade entre lugares (Antrop, 2000; 2004; Vulevic e Djordevic, 2014). O transporte privado é o medio de comunicación máis utilizado para os desprazamentos entre as cidades de Elvas e Badaxoz, o que apoia a importancia do transporte público como prioridade inmediata.

6. CONCLUSIÓN

As eurocidades constrúense grazas ao desenvolvemento de políticas entre fronteiras estatais que se atopan dentro do marco legislativo da UE, que ten como obxectivo lograr a europeización das rexións. Na práctica, estas naceron como resultado de acordos entre municipios veciños, historicamente vinculados, pero pertencentes a diferentes territorios da UE (Permann e Sum, 2002). Este marco político non podía ser ignorado nos resultados obtidos. De feito, isto é básico e fundamental, xa que é o marco legislativo europeo o que apoia e xera a creación das eurocidades.

Neste sentido, e segundo Castanho *et al.* (2017) ou Loures *et al.* (2019b), corroborando unha vez máis o estudo actual, os principais obxectivos destas eurocidades son: promover os recursos humanos locais; fomentar o valor das características naturais e patrimoniais; fortalecer a base económica rexional a través dun maior investimento en empresarios locais; contribuír a unha xestión máis equilibrada dos fondos públicos; fomentar un enfoque cara ás normas da UE e ás políticas de integración; desenvolver estratexias comúns de mercadotecnia, publicidade e turismo; fomentar o intercambio de equipos e recursos; e promover a participación pública nos procesos de CT. Do éxito destes obxectivos dependerá unha das maiores preocupacións presentes nestes territorios: evitar a perda da poboación nova e mellor preparada.

En efecto, as eurocidades ibéricas enténdense como proxectos de cooperación que se levan a cabo nun espazo de “cooperación territorial”, constituíndo un territorio de acción común. Neste sentido, os eixes de creación e de funcionamento da eurocidade están compostos por un proxecto base, avaliado e complementado cunha discusión sobre a súa incidencia, á vez que se consideran tamén as múltiples implicacións e impactos transfronteirizos. O que se pretende lograr é unha institucionalidade que tenda á converxencia social, cultural e ambiental. Por iso, para lograr un proxecto tan ambicioso, é necesario considerar a fronteira non como un obstáculo, senón como unha oportunidade para lograr o desenvolvemento territorial e socioeconómico. En consecuencia, existe a necesidade de articular un proxecto conxunto entre actores políticos de ambos os lados da fronteira, pero no que a participación da poboación local (participación cidadá) tamén sexa importante (Jurado Almonte *et al.*, 2020).

7. LIMITACIÓNS DO ESTUDO E FUTURAS LIÑAS DE INVESTIGACIÓN

Aínda que o estudo realizado permite a identificación de problemas entre os proxectos de CT, como é o caso da duplicación de infraestruturas en zonas próximas, a necesidade de buscar servizos e infraestruturas fóra da área de influencia de CT, a baixa calidade de intercambio de datos relativos ás opcións de planificación comúns entre cidades, a baixa demanda da participación do público para acceder a datos relacionados coa CT e as escasas oportunidades de emprego creadas pola CT, entre outros, son todos eles temas que preocupan no procedemento de CT e que deben ser revisados e repensados, dada a tendencia negativa demostrada. Ademais, mentres que hai unha duplicación evidente de equipos e de infraestruturas nas cidades que cooperan, aínda hai unha gran cantidade de servizos esenciais e de infraestruturas públicas das que as cidades carecen. Esta realidade pon de manifesto un aparente mal uso do diñeiro público cun claro impacto na calidade de vida dos cidadáns, xa que, sen ter en conta todas as consideracións políticas e mais toda a publicidade que estes proxectos de CT reciben dos medios de comunicación, o investimento segue sendo aplicado de acordo con obxectivos non acordados entre todas as formacións políticas (Castanho, 2017; Loures *et al.*, 2019a; Vulevic *et al.*, 2021).

Malia que xa se verificaron algúns resultados impresionantes, aínda queda un longo camiño por percorrer para estas novas estruturas xeográficas na nova era de gobernanza destes territorios fronteirizos (Castanho, 2017; Jurado Almonte *et al.*, 2020).

Contextualmente, os autores cren que a investigación adicional debería centrarse con máis detalle en todos os factores identificados para o éxito da CT nas eurocidades ibéricas, e tamén en proporcionar resultados dos procesos de seguimento destes factores ao longo do tempo.

Referencias

- Adams, D., & Watkins, C. (2002). *Greenfields, Brownfields and Housing Development*. Wiley-Blackwell <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/book/10.1002/9780470757222>
- Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal. AICEP Portugal Global [website] (18 de enero de 2018). *EurocidadeTui—Valença Recebe Fundos Comunitários*. AICEP <http://www.portugalglobal.pt>.
- Alves, R., Silva, A., Lousada, S., Castanho, R.A., Cabezas, J., & Naranjo Gómez, J.M. (2021). O impacto do Alojamento Local no Desenvolvemento Sustentábel do Município de Machico. En Luís Loures,

- Julian Aliseda y Rui Castanho (Eds.), *Sustainable Development, Landscape Planning and Territorial Governance* (pp. 71). Instituto Politécnico de Portalegre.
- Ambientólogos de Extremadura. ACAEX, [website] (10 de septiembre de 2015). "Planificación Urbana Sostenible". <https://acaex.org/3x/index.php/servicios/35-formacion/177-seminario-en-planificacion-urbana-sostenible-organizado-por-la-uex-10-de-septiembre-de-2015>
- Antrop, M. (2000). Changing patterns in the urbanized countryside of Western Europe. *Landscape Ecology*, 15, 257-270. <https://doi.org/10.1023/A:1008151109252>
- Antrop, M. (2004). Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning Journal*, 67, (1-4) 9-26. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(03\)00026-4](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(03)00026-4)
- Bacova, A., Puskar, B., & Vrablova, E. (2015). New Housing Models - Case Studies. Conference *15th International Multidisciplinary Scientific Geoconference SGEM Albena, 18 - 24 June Bulgaria*. <https://doi.org/10.5593/sgem2015/b62/s27.066>.
- Ballas, D. (2013). What makes a "happy city"? *Cities Journal*, 32, S39-S50. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.04.009>
- Batista, T., Caballero, C., Ceballos, F., Carriço, C., Mateus, J., Lopes, H., Vivas, P., Cabezas, J., Fernández, L., & Pinto-Gomes, C. (2013). IDE-OTALEX C. The First Crossborder SDI between Portugal and Spain: Background and Development. *Journal of Earth Science and Engineering*, 3(6), 393-400. (PDF) [IDE-OTALEX C. The First Crossborder SDI between Portugal and Spain: Background and Development \(researchgate.net\)](https://www.researchgate.net/publication/275111111)
- Cabezas, J., Martín Gallardo, J., Naranjo Gómez, J.M., Fernández-Pozo, L., & Castanho, R.A. (2021). Serviços Ecosistêmicos e Geodiversidade em Paisagens do Mediterrâneo. En L, Cordeiro de Souza-Fernandes, A. Aragão e A. Sá (Eds.), *Novos Rumos do Direito Ambiental. Um Olhar Para a Geodiversidade* (pp. 349-366). Brasil: UNICAMP. https://www.editoraunicamp.com.br/DynamicItems/Catalog/62ae4344-961a-44a2-bf6e-b4c200922b8420pp_W65.pdf
- Çağrı Yıldırım, D., Yıldırım, S., Erdoğan, S., Demirtaş, I., Couto, G., & Castanho, R.A. (2021). Time-Varying Convergences of Environmental Footprint Levels Between European Countries. *Energies*, 14(7), 1813. <https://doi.org/10.3390/en14071813>
- Cao, X., & Wang, D. (2016). Environmental correlates of residential satisfaction: An exploration of mismatched neighborhood characteristics in the Twin cities. *Landscape and Urban Planning*, 150, 26-35. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.02.007>
- Casares, S. (2009). *Ordenación del Territorio I – El Planeamiento Urbano*. Oviedo, España.
- Castanho, R.A. (2017). *Sustainable Urban Planning in Transboundary Areas: Analysis of Critical Factors for Territorial Success*. [Doctoral Thesis]. Universidad de Extremadura (UEX). <https://dehesa.unex.es:8443/handle/10662/6133>
- Castanho, R.A. (2020). The Relevance of Political Engagement and Transparency in Cross-Border Cooperation (CBC) Environments. Analyzing Border cities in Europe. *Lex localis. Journal of Local Self-Government*, 18(3), 487-502. [https://doi.org/10.4335/18.3.487-502\(2020\)](https://doi.org/10.4335/18.3.487-502(2020))
- Castanho, R.A., Jurado-Almonte, J.M. (2021). Cooperation and Demographic Dynamics in the Iberian Border: The Case of the Euroregion Alentejo-Algarve-Andaluzia (AAA). *Conference paper in Social Innovations for Sustainable Regional Development: 17th international conference organized by Faculty of Social Sciences and Humanities at Klaipėda University (Abstracts of Reports Book)*. pp. 67-72. 28- 29 of April, Klaipėda, (Eds) Klaipėda University. https://www.academia.edu/50222824/CASTANHO_A_y_JURADO_J_M_2021
- Castanho, R.A., Loures, L., Cabezas, J., & Fernández-Pozo, L. (2017). Cross-Border Cooperation (CBC) in Southern Europe—An Iberian Case Study. The Eurocity Elvas-Badajoz. *Sustainability*, 9(3), 360. <https://doi.org/10.3390/su9030360>
- Castanho, R.A., Loures, L., Fernández, J., & Pozo, L. (2018). Identifying critical factors for success in Cross Border Cooperation (CBC) development projects. *Habitat International*, 72, 92-99. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2016.10.004>

- Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes. (2002). *Étude sur la Construction d'un Modèle de Développement Polycentrique et Équilibré pour le Territoire Européen*. Rennes, France. CRPM
- Centro de Sistemas Urbanos e Regionais. (2007). Estratègia e Esquema Espacial de Desenvolvemento da Área de Transición Elvas/Badajoz. Centro de Sistemas Urbanos e Regionais, Instituto Superior Técnico. Lisboa, Portugal. CESUR. http://www.civil.ist.utl.pt/cesur/cesur_entrada.html
- Childers, D. L., Pickett, S.T.A., Grove, J.M., Ogden, L., & Whitmer, A. (2014). Advancing urban sustainability theory and action: Challenges and opportunities. *Landscape and Urban Planning* 125, 320-328. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2014.01.022>
- Codosero Rodas, J.M., Cabezas, J., Naranjo Gómez, J.M., & Castanho, R.A. (2019). Risk Premium Assessment for the Sustainable Valuation of Urban Development Land: Evidence from Spain. *Sustainability*, 11(15), 4191. <https://doi.org/10.3390/su11154191>
- Codosero Rodas, J., Castanho, R.A., Cabezas, J., & Naranjo Gómez, J. (2020). Sustainable valuation of land for development. Adding value with urban planning progress. A Spanish case study. *Land Use Policy*, 92, 104456. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.104456>
- Comisión Europea, Dirección General de Migración y Asuntos de Interior, *La Europa sin fronteras: el espacio Schengen*, EU publications, <https://data.europa.eu/doi/10.2837/11001>
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve. CCDR-Algarve. [website] (14 de agosto de 2018). <http://www.ccdr-alg.pt>
- Couto, G., Martins, D., Pimentel, P., & Castanho, R.A. (2021). Investments on Urban Land Valuation by Real Options – The Portuguese Case. *Land Use Policy*, 107, 104456. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105484>
- Couto, G., Pimentel, P., Oliveira, C., & Castanho, R.A. (2020). Assessing the Valuation the Portuguese Real Estate Market: Using Real Options. *Online International Congress of Energy, Economy and Security ENSCON'20. 14-15 November 2020 – Istanbul – Turkey*.
- Craglia, M., Leontidou, L., Nuvolati, G., & Schweikart, J. (2004). Towards the Development of Quality of Life Indicators in The 'Digital' City. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 31(1)51-54. <https://doi.org/10.1068/b12918>
- Dale, G., (2016). *Karl Polanyi: A Life on the Left*. New York, USA: Columbia University Press.
- Domínguez, J. A., Noronha, T., & Vaz, E. (2015). Sustainability in the trans-border regions? The case of Adalusia – Algarve. *International Journal of Global Environmental Issues*, 14(1-2), 151-163. DOI: [10.1504/IJGENVI.2015.067487](https://doi.org/10.1504/IJGENVI.2015.067487)
- Drazkiewicz, A., Challies, E., & Newig, J. (2015). Public participation and local environmental planning: Testing factors influencing decision quality and implementation in four case studies from Germany. *Land Use Policy*, 46, 211-222. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2015.02.010>
- Duran Sosa, R., & Castanho, R.A. (2021). Methodological development for teaching environmental management within the framework of the university research and teaching project in the Central of Heredia (March to September 2020), Costa Rica. A preliminary study. *Advances in Environmental Engineering IOP Publishing. IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science*, 900(1), 012041. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/900/1/012041>
- Duran Sosa, R., Araya Ramírez, I., & Castanho, R.A. (2021). Environmental Sanitation in Heredia: A Relevant Challenge in Costa Rica. En R.A. Castanho (Eds.), *Handbook of Research on Sustainable Development Goals, Climate Change, and Digitalization* (pp.101-114). Hershey PA, USA: IGI Global. DOI: [10.4018/978-1-7998-8482-8](https://doi.org/10.4018/978-1-7998-8482-8)
- Duran Sosa, R., Castanho, R., & Orozco Duran, G. (2021). Reflections for a Strategy to Reduce Emissions in Costa Rica. Conference Paper in the 28th APDR Congress - Green and Inclusive Transitions in Southern Europe Regions: What Can We do Better? Proceedings book: pp.41-45. (PDF) [Reflections For A Strategy To Reduce Emissions In Costa Rica](#)
- Fadigas, L. (2015). *Urbanismo e Território – As políticas públicas*. Silabo.
- Griffiths, R. (1995). Eurocities. *Planning Practice and Research*, 10(2), 215-222. <https://doi.org/10.1080/026974595550036720>

- Hashem, I.A.T, Chang, V., Anuar, N. B., Adewole, K., Yaqoob, I., Gani, A., Ahmed, E., & Chiroma, H. (2016). The Role of Big Data in Smart City. *International Journal of Information Management*, 36(5), 748-758. <https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt.2016.05.002>
- Holmes, R. (2016). Fascism 2. *Anthropology Today*, 32(2), 1-3. <https://doi.org/10.1111/1467-8322.12235>
- HOY. (24 de junio de 2013). *Badajoz y Elvas se convierten en Eurociudad con el objetivo de atraer empleo*. [Badajoz y Elvas se convierten en Eurociudad con el objetivo de atraer empleo | Hoy](#)
- Jorda-Capdevila, D. Brummer, M., Bruno, D., Castanho, R.A., Castro, A., Fortuño, P., Jakubínský, J., Kaletová, T., Kelemen, E., Koundouri, P., Logar, I., Loures, L., Mendes, J., Mendoza-Lera, C., Quintas-Soriano, C., Rodríguez-Lozano, P., von Schiller, D., Stubbington, R., Sykes, T., Tizzoni, E., Truchy, A., & Tsani, S. (2020). *Ecosystem services and social perception. Chapter 5 in the Handbook: Intermittent rivers and ephemeral streams: what water managers need to know*. Technical report – Cost ACTION CA. <https://core.ac.uk/download/pdf/326023325.pdf>
- Jurado Almonte, J., Pazos-García, F.J., & Castanho, R.A. (2020). Eurocities of the Iberian Borderland: A Second Generation of Border Cooperation Structures. An Analysis of Their Development Strategies. *Sustainability*, 12(16), 6438. <https://doi.org/10.3390/su12166438>
- Lambiri, D., Biagi, B., & Royuela, V. (2007). Quality of Life in the economic and urban economic literature. *Social indicators Research*, 84, 1-25. <https://doi.org/10.1007/s11205-006-9071-5>
- Lewis, G.J., & Maund, D.J. (1976). The urbanization of the countryside: a framework for analysis. *Geografiska Annaler*, 58B, 17-27. <https://doi.org/10.1080/04353684.1976.11879409>
- Lima, F. (2012). As dinâmicas territoriais no espaço de fronteira na fachada atlântica peninsular: a eurocidade Valença/Tuy.
- Lippolis, L. (2016). *Viaggio al Termine Della Città – La Metropoli e le Arti Nell’Autunno PostModerno (1972-2001)*.: Eléuthera.
- LISER. (2015) (Luxembourg Institute of Socio-Economic Research). Opportunities of cross-border cooperation between small and medium cities in Europe. https://amenagement-territoire.public.lu/dam-assets/fr/eu-presidency/Events/26-27-November-2015_-Luxembourg-City/Background-Reports-_Studies/Opportunities-of-cross-border-cooperation-between-small-and-medium-cities-in-Europe-_LISER_.pdf
- Lois, M. (2013). Re-significando la frontera: El caso de la Eurociudad Chaves-Verín. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, BAGE*, (61), 309-327. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1546/1466>
- Loures, L., Castanho, R.A., Naranjo Gómez, J.M., Cabezas, J., & Fernández- Pozo, L. (2019a). The Influence of Cross-Border Cooperation (CBC) in the Fostering of Entrepreneurship and Regional Development – A Step Closer to Achieve Major Structural Changes and Sustainable Cities Within European Territory. En L. Cagica Carvalho, C. Rego, M. Lucas, M. Sánchez-Hernández & A. Backx Noronha Viana (Eds.), *New Paths of Entrepreneurship Development*. (pp. 371-385). Springer, https://doi.org/10.1007/978-3-319-96032-6_18
- Loures, L., Castanho, R.A., Naranjo Gómez, J.M., Lousada, S., Fernández-Pozo, L., Cabezas, J., & Loures, A. (2019b). Impactos Socioculturais da Cooperação Transfronteiriça (CT) no Espaço Europeu. *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, 8(3), 292-312. <https://doi.org/10.21664/2238-8869.2019v8i3.p292-312>
- Magalhães, M. (2001). *A Arquitectura Paisagista – Morfologia e Complexidade*. Estampa.
- Martín, G. (2013). El espacio Fronterizo como Vehículo de la Cooperación Territorial en el Nuevo Período de Programación 2014-2020. En Ceballos, F., Delgado, M., Batista, M., & Constantino, C. (Eds.) *OTALEX-C: RESULTADOS DEL PROYECTO*. (pp. 19-35). Junta de Extremadura. [OTALEX libro: M \(ideotalex.eu\)](#)
- Mulligan, G., & Carruthers, J., (2011). Amenities, Quality of Life, and regional development. En Marans, R.W. & Stimson, R.J. (Eds.), *Investigating quality of urban life* (pp. 107-134). Springer. DOI: [10.1007/978-94-007-1742-8_5](https://doi.org/10.1007/978-94-007-1742-8_5)

- Mulligan, G., Carruthers, J., & Cahill, M. (2004). Urban quality of life and public policy: A survey. *Contributions to Economic Analysis*, 266, 729-802. [https://doi.org/10.1016/S0573-8555\(04\)66023-8](https://doi.org/10.1016/S0573-8555(04)66023-8)
- Município de Chaves. CM-Chaves. [website] (19 enero de 2018). <http://www.chaves.pt>.
- Município de Elvas. CME. [website] (24 de febrero de 2016): *Câmara Municipal de Elvas* -. <https://www.cm-elvas.pt>.
- Município de Valença. CMV. [website] (03 de mayo de 2016). *Câmara Municipal de Valença* - <https://www.cm-valenca.pt>.
- Naranjo Gómez, J. M, Castanho, R.A., Cabezas-Fernández, J., & Loures, L. (2019). Evaluación de las Áreas de Servicio de la Alta Velocidad Ferroviaria en la España Peninsular desde un Enfoque SIG Multi-método. *Revista de Estudios Andaluces*, (37), 184-208. <https://doi.org/10.12795/rea.2019.i37.09>
- Naranjo Gómez, J.M., Castanho, R.A., & Vulevic, A. (2021). Analyzing Transportation Logistics and Infrastructures' Sustainability in The Iberian Peninsula: The Case of Portugal Mainland. *European Planning Studies*, 1-23. <https://doi.org/10.1080/09654313.2021.2014789>
- Naranjo Gómez, J.M., Loures, L., Castanho, R.A., Cabezas, J., Fernández-Pozo, L., Lousada, S., & Escórcio, P. (2018). Assessing Land Use Changes in European Territories: A Retrospective Study from 1990 to 2012. En L.C. Loures (Eds.), *Land Use-Assessing the Past, Envisioning the Future*. (pp. 19-35) IntechOpen. DOI: [10.5772/intechopen.78258](https://doi.org/10.5772/intechopen.78258)
- O'Shea, E., Walsh, K., & Scharf, T. (2012). *Social exclusion and ageing in diverse rural communities: Findings from a cross-border study in Ireland and Northern Ireland*. Galway, Ireland: Irish Centre for Social Gerontology, National University of Ireland Galway. [social_exclusion_and_rural_ageing.pdf \(nuigalway.ie\)](https://www.nuigalway.ie/social_exclusion_and_rural_ageing.pdf)
- Pellosso Piurcosky, F., Flausino de Oliveira, F., Menezes Touguinha, H., dos Santos Portugal Junior, P., Franklin Frogeri, R., & Castanho, R.A. (2020). Diagnosis Of The Economic Impacts Of The Covid-19 Pandemic On Companies In The São Lourenço Region. En *International Symposium ON Economic Thought (ISET) "Theory, History, Sociology, Philosophy, Methodology"*. 28-29 November 2020 (pp 139-140). Web-Event. Abstracts Book.
- Permann, M., & Sum, N.L. (2002). Globalisation, regionalisation and cross-border regions: Scales, discourses and governance. En M. Perkmann & N. Sum (Eds.), *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions* (pp. 3-21).: Palgrave Macmillan, London. https://doi.org/10.1057/9780230596092_1
- Pickett, S.T.A., Boone, C., McGrath, B.P., Cadenasso, M. L., Childers, D. L., Ogden, A., McHale, M., & Grove, J.M. (2013). Ecological science and transformation to the sustainable city. *Cities Journal*, 32, 10-20. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.02.008>
- Portney, K., (2003). *Taking Sustainable Cities Seriously: Economic Development, the Environment, and Quality of Life in American Cities*. MIT Press.
- Ribeiro, R., Frade, C., Coelho, L., & Ferreira-Valenta, A. (2015). Crise Económica em Portugal: Alterações nas Práticas Quotidianas e nas Relações Familiares. *Livro de Atas do 1o. Congresso da Associação Internacional das Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa 2015*. Associação Internacional de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa. <http://hdl.handle.net/10316/41673>
- Sampaio, J. (1994). European urban policy: The Eurocities initiative. *Journal Economy*, 9, 287-290. <https://doi.org/10.1080/02690949408726243>
- Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- Sohn, C., & Giffinger, R. (2015). A Policy Network Approach to Cross-Border Metropolitan Governance: The Cases of Vienna and Bratislava. *European Planning Studies*, 23(6), 1187-1208. <https://doi.org/10.1080/09654313.2014.994089>
- de Sousa, C. (2003). Turning brownfields into green space in the City of Toronto. *Landscape and urban Planning*, 62(4), 181-198. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(02\)00149-4](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(02)00149-4)

- Spirkova, D., & Ivanicka, K. (2009). Dynamics of Bratislava Urban and Housing Development. En T. Panagopoulos (Eds.), *New Models for Innovative Management and Urban Dynamics*. University of Algarve.
- Stimson, R., & Marans, R.W., (2011). Objective Measurement of Quality of Life Using Secondary Data Analysis. En RW. Marans, and RJ. Stimson (Eds.), *Investigating quality of urban life* (pp. 33-53). Springer. https://doi.org/10.1007/978-94-007-1742-8_2
- Tayal, S., & Castanho, R.A. (2021). Modeling a Self-sustaining Ecovillage: Using Traditional Practices in Asian Countries. En L. Loures (Eds.), *Sustainable Development, Landscape Planning and Territorial Governance*. (pp. 73). Instituto Politécnico de Portalegre.
- Taylor, P.J. (2004). The new geography of global civil society: NGOs in the world city network. *Globalizations*, 1(2), 265–277. <https://doi.org/10.1080/1474773042000308604>
- Terán, F. (1999). *Historia del Urbanismo en España – Siglos XIX y XX*. Cátedra. <https://oa.upm.es/23186/>
- Trillo-Santamaría, J.M., & Paül, V. (2014). The Oldest Boundary in Europe? A Critical Approach to the Spanish-Portuguese Border: The Raia Between Galicia and Portugal. *Geopolitics*, 19(1), 161-181. <https://doi.org/10.1080/14650045.2013.803191>
- Trillo-Santamaría, J.M., Lois González, R.C., & Paül, V. (2015). Ciudades que cruzan la frontera: un análisis crítico del proyecto Eurocidade Chaves-Verín. *Cuadernos Geográficos*, 54(1), 160-185. <https://www.researchgate.net/publication/280097735>
- Veemaa, J. (2012). Internationalizing the Spatial Identity of Cross-Border Cooperation. *European Planning Studies*, 20 (10), 1647-1666. <https://doi.org/10.1080/09654313.2012.713335>
- Vulevic, A., & Djordevic, D. (2014). Importance of Passenger Railway Traffic in Defining Criteria Transport Aecessibility of the Areas of Danube Districts. *Scientific-Expert Conference on Railways. RAILCON'14. 09-10 October 2014. Nis, Serbia*, DOI: [10.13140/2.1.4716.2881](https://doi.org/10.13140/2.1.4716.2881)
- Vulević, A., & Knežević, A. (2017). Demographic response to accessibility improvement in depopulation cross border regions: The case of Euroregion Danube 21 in Serbia. *Zbornik radova-Geografski fakultet Univerziteta u Beogradu*, 65(1), 167-191. DOI: [10.5937/ZRGFUB1765167V](https://doi.org/10.5937/ZRGFUB1765167V)
- Vulevic, A., Castanho R.A., Naranjo, J.M., Lausada, S., Loures, L., Cabezas, J., & Fernández-Pozo, L. (2021). Cross-Border Cooperation and Adaptation to Climate Change in Western Balkans Danube. En E. Berisha, G. Cotella & A. Solly (Eds.), *Governing Territorial Development in the Western Balkans* (pp. 289-308). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-72124-4_14
- Vulevic, A., Castanho, R.A., Naranjo, J.M., Loures, L., Cabezas, J., Fernández-Pozo, L., & Martín-Gallardo, J. (2020a). Accessibility Dynamics and Regional Cross-Border Cooperation (CBC) Perspectives in the Portuguese—Spanish Borderland. *Sustainability*, 12(5), 1-20. <https://doi.org/10.3390/su12051978>
- Vulevic, A., Obradovic, V., Castanho, R.A., & Djordjevic, D. (2020b). Cross-Border Cooperation (CBC) in a Multi-Level Governance System in Southeastern Europe Territories: How to Manage Territorial Governance Processes in Serbia-Romania Border Space. En R.A. Castanho (Eds.), *Cross-Border Cooperation (CBC) Strategies for Sustainable Development* (pp 70-85). IGI Global. DOI: [10.4018/978-1-7998-2513-5.ch004](https://doi.org/10.4018/978-1-7998-2513-5.ch004)
- Willem, K. (2009). Taxing land for urban containment: Reflections on a Dutch debate. *Land Use Policy*, 26(2), 233-241. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2008.01.006>
- Williams, D. E. (2007). *Sustainable design: Ecology, architecture and planning*. John Wiley & Sons, Inc.
- Yigitcanlar, T., Dur, F., Dizdaroglu, D. (2015). Towards prosperous sustainable cities: A multiscalar urban sustainability assessment approach. *Habitat International*, 45, 36-46. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2014.06.033>
- Yin, R.K. (2009). *Case study research: Design and methods (Vol. 5)*. Sage Publications.