

El fenómeno de la Cooperación Transfronteriza en la Península Ibérica: una mirada Retrospectiva a las 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

 ^aacastanho@wsb.edu.pl

 ^bjocafer@unex.es

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

Resumen

La Cooperación Transfronteriza (CT) alcanza actualmente un protagonismo como no había alcanzado en otro momento histórico. Bajo esta perspectiva, la necesidad de identificar factores críticos para lograr el éxito territorial es fundamental mediante estrategias de CT que conduzcan a una mejora de la calidad de vida de las poblaciones residentes. El objetivo principal de este trabajo es analizar las eurociudades luso-españolas. Este estudio enfatiza, la necesidad de articular un proyecto conjunto entre actores de ambos lados de la frontera, pero en el que la participación de la población local, también sea considerado un factor fundamental, entre tantos otros que se deben tener en cuenta para que se alcance el éxito de dicho proyecto. Además, este trabajo presenta una novedad para la literatura temática al sacar a la luz cómo estos proyectos de CT de eurociudades evolucionaron, y podrían ser la nueva tendencia y catalizador del desarrollo territorial sostenible en sus regiones.

Palabras clave: Áreas de frontera; Cooperación transfronteriza; Estudios regionales; Planeamiento estratégico; Regiones 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

La Cooperación Transfronteriza (CT) alcanza actualmente un protagonismo como no había alcanzado en otro momento histórico, no solo debido a su potencial de integración territorial, sino además por su papel en procesos supranacionales, como por ejemplo en la creación de infraestructuras o proyectos de planeamiento común en territorio europeo (Vulevic *et al.*, 2020a). La problemática gana mayor preponderancia al considerar que un tercio de la población europea habita en áreas fronterizas, las cuales son las más afectadas por las políticas de la Unión Europea (UE), así como también las carencias que aún presentan estas políticas (Baptista *et al.*, 2013; Castanho, 2020).

Además, la sostenibilidad se ha convertido en un nuevo paradigma, aunque no hay consenso sobre su definición (Loures *et al.*, 2019a; Jorda-Capdevila *et al.*, 2020). Actualmente, el concepto de sostenibilidad es considerado como una máxima en lo que al planeamiento urbano respecta, situando en el epicentro el deterioro económico que muchos países desarrollados han llegado a sentir, y que empeora casi a diario (Castanho, 2017).

Por lo tanto, la investigación explora la percepción del público y de expertos en el área del planeamiento urbano, con el objeto de identificar cómo las políticas y metodologías utilizadas en el procedimiento de CT pueden influir en la vida de las poblaciones, así como su aplicación para un correcto desarrollo sostenible en los proyectos de CT situados en la frontera luso-española, particularmente algunas de las eurociudades ibéricas.

Contextualmente, el objetivo principal de este trabajo es realizar un examen retrospectivo sobre las eurociudades luso-españolas, cómo han crecido y cómo es su relevancia para el desarrollo común y sostenible de las regiones fronterizas en las que están insertas; en este caso, la zona fronteriza hispano-portuguesa.

En este sentido, el estudio comienza con la presente sección introductoria, seguido de una breve revisión de la literatura sobre el proceso de CT a la luz de la perspectiva integradora de la UE, un enfoque metodológico sobre los métodos utilizados en la parte experimental del trabajo, los resultados, y su consiguiente discusión y conclusiones, así como una sección de cierre centrada en las limitaciones del estudio y en futuras líneas de investigación.

De hecho, este trabajo presenta una novedad para la literatura temática al sacar a la luz cómo evolucionaron estos proyectos de CT (eurociudades) de segunda generación, y que podrían ser la nueva tendencia y catalizador del desarrollo territorial sostenible en las regiones fronterizas.

2. LA COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA: UNA BREVE VISIÓN GENERAL

En las últimas décadas, el tema de las áreas de frontera ha ganado una gran presencia en la escena internacional con respecto a su potencial integrador y sus funciones supranacionales, como la que ejemplifica la unificación de Europa (Martín, 2013; Domínguez *et al.*, 2015; Luxembourg Institute of Socio-Economic Research [LISER], 2015; Sohn y Giffinger, 2015).

Existen experiencias de CT, no sólo en Europa sino en todo el mundo, desarrollando una red global de relaciones entre ciudadanos y tratando de crear las *win-win situations* (Bacova *et al.*, 2015; Fadigas, 2015). En este sentido tenemos el Espacio Schengen, donde las relaciones comerciales entre territorios fluyen de una manera estable. En 1985, cinco Estados Europeos (Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y Países Bajos) decidieron suprimir los controles en sus fronteras interiores; así se originó el Espacio Schengen (Veemaa, 2012; Comisión Europea,

2016). Las políticas de cohesión de la UE llevadas a cabo por Bruselas han sido cruciales para el buen funcionamiento del proceso. Los programas de desarrollo regionales y de cooperación territorial se han aplicado en los países vecinos de la UE mediante la Herramienta de la Asociación y del Buen Vecino, cofinanciados por el Fondo Europeo de Desarrollo (Vulevic *et al.*, 2020b).

Actualmente, las fronteras son sólo líneas en los mapas. Pero, ¿deberían serlo? Hoy en día este tema es puesto en duda, despertando viejos fantasmas de la Guerra Fría y de la Segunda Guerra Mundial (Dale, 2016; Holmes, 2016). Como ejemplo, la reciente situación Ucrania-Rusia, la problemática entre Grecia y Alemania, o el incremento del terrorismo en el continente europeo. Estas situaciones han conducido a un debate cada vez más enconado sobre la libre circulación en Europa, así como el resurgimiento de un sentido de nacionalismo extremista entre los pueblos europeos: crisis económica, Brexit. Estos problemas nos llevan a la búsqueda de estrategias para un nuevo enfoque a través de las cuales sea posible lograr una mayor cohesión territorial. Es aquí donde la identificación de los factores críticos para el éxito territorial¹ es fundamental en el escenario actual.

Programas de desarrollo y cooperación territorial han sido creados entre los países vecinos de la UE por la herramienta de Neighbor Association y financiados por el Fondo Europeo de Desarrollo. Según Castanho y Jurado Almonte (2021), más de un tercio de la población europea vive en zonas fronterizas, resultando los más afectados por las políticas comunitarias, así como conocedores de las carencias que aún tienen estas políticas.

En otro sentido, la transformación de las ciudades en todo el mundo ha generado una preocupación cada vez mayor por la necesidad de replantear la forma en que se desarrollan y cooperan entre sí (de Sousa, 2003; Portney, 2003; Codosero Rodas *et al.*, 2019; Loures *et al.*, 2019a; Couto *et al.*, 2020; Naranjo Gómez *et al.*, 2021). Las políticas de ocupación del suelo, han sido consideradas como una herramienta importante para la contención urbana, fomentando el desarrollo y la revitalización (Adams & Watkins, 2002; Willem, 2009; Naranjo Gómez *et al.*, 2018; Codosero Rodas *et al.*, 2020; Couto *et al.*, 2021).

Con respecto a la CT, en lo que se refiere a planificación territorial entre España y Portugal, hay proyectos y estudios en ese mismo sentido, como: COORDSIG, PLANEXAL, GEOALEX, OTALEX, OTALEX II, OTALEX C. También en el ámbito europeo se destaca cada vez más la CT, como es el caso de la cooperación entre las ciudades de Bratislava (Eslovaquia) y Viena (Austria), donde la primera, gracias a dicha cooperación es una de las ciudades de centro Europa con una mayor y más rápida tasa de crecimiento (Spirkova e Ivanicka, 2009).

El breve marco inherente a la CT nos lleva a cumplir con algo similar a lo que Emil Gött había dicho a finales del siglo XIX: que la frontera no debe ser algo limitante, sino algo que signifique el crecimiento y la prosperidad entre las gentes.

2.1. MARCO EUROPEO Y PENINSULAR

Según el Estudio para la Estructuración de un modelo de desarrollo policéntrico y equilibrado para el territorio europeo, realizado por la “*Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes*” (CRPM) en 2002, se definen sistemas urbanos periféricos en función de la estructuración del policentrismo europeo, y son jerarquizados según el comportamiento de los siguientes indicadores: (i) Competitividad de los sistemas urbanos; (ii) Núcleo de decisión

¹ Cuando nos referimos al éxito territorial, significa que las regiones o proyectos alcanzan los ámbitos del desarrollo sostenible: social, económico y ambiental; de forma equilibrada entre ellos.

económica; (iii) Capital humano; (iv) Conectividad y dinámica (evaluados en base al producto interior bruto (PIB) per cápita).

El Polo Ibérico de Madrid aparece como Tipo I, Lisboa como Tipo II y Oporto como Tipo IV, igual que el área metropolitana de Sevilla. En el caso de Lisboa, su calificación se define por el hecho de ser considerado un sistema muy competitivo, que podrá tener un papel, a nivel económico, muy importante si se centra en las conexiones exteriores de la Unión Europea, debido a su situación geográfica privilegiada. Según el Centro de Sistemas Urbanos y Regionales (CESUR, 2007), Madrid mantiene un papel fundamental en la articulación con los núcleos urbanos nacionales más frágiles. Las áreas que presentan mayor dinamismo económico, como son el área urbana de la comunidad de Madrid y la Costa Ibérica, junto al fortalecimiento de la cooperación entre las ciudades fronterizas de ambos países, representarían la última oportunidad para mantener el desarrollo socioeconómico (CESUR, 2007). Nuevas herramientas ponen en cuestión ese estudio, aunque no debe ser descartado, pues sirve como base para investigaciones en la misma línea.

2.2. LAS EUROCIUDADES

Las eurociudades nacen como acuerdos entre municipios cercanos. De hecho, son aquellas ciudades históricamente unidas, pero pertenecientes a diferentes estados de la Unión Europea. Muchos autores afirman que su origen se encuentra en una coalición informal establecida durante la conferencia de Rotterdam (1986), entre los gobiernos de seis ciudades líderes de la UE – Barcelona, Birmingham, Frankfurt, Lyon, Milán y Rotterdam–.

El principio se asienta en compartir recursos y sinergias para una promoción conjunta. Sin embargo, a largo plazo, buscan convertirse en una sola ciudad con un solo gobierno. Según Sampaio (1994, p. 3): *“La visión primordial de estas ciudades es mejorar colectivamente su presencia en Europa corrigiendo los desequilibrios en la política de la UE y aumentando la cooperación diaria entre ciudades para compartir experiencias, ideas y mejores prácticas”*. De hecho, la “necesidad” de compartir esfuerzos a través de un proyecto de eurociudad, se hace más evidente en ciudades modernas. Según Sampaio (1994, p.3): *“La Ciudad Moderna requiere una base económica activa que la haga competitiva y atractiva para el inversor, y que proporcione empleo a sus ciudadanos. Necesita una infraestructura sólida que esté bien mantenida y funcione con la mínima intervención y la mínima interrupción. Requiere políticas sociales, de salud, educación y seguridad que proporcionen el marco para que la población viva su vida cotidiana en un ambiente pacífico y racialmente integrado”*.

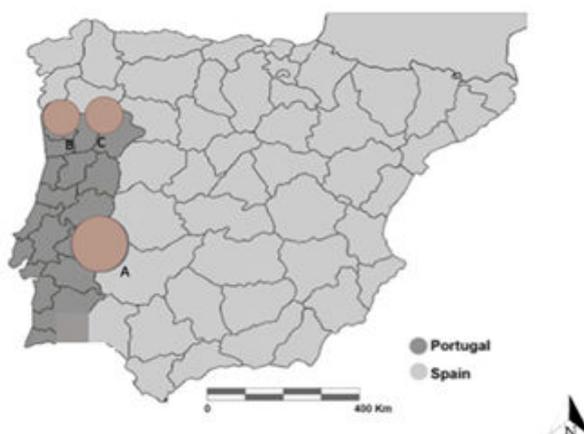
En este sentido, los líderes de la ciudad (principales actores) se dan cuenta de que, si fomentan el cumplimiento de los desafíos sociales, económicos y ambientales que tienen en común, necesitan apartarse de algunos métodos y enfoques del pasado, y desarrollar una mentalidad para pensar y actuar en común (internacionalmente) (Griffiths, 1995). Por lo tanto, las ciudades se han visto atraídas a relaciones de colaboración más sólidas a través de las cuales pueden ser más eficientes, principalmente en el desarrollo de políticas, para enfrentar problemas comunes, promover empresas conjuntas, fomentar programas de investigación o compartir técnicas y habilidades de información y buenas prácticas, amplificando los impactos positivos del proyecto de CT, y mitigando los negativos (Sampaio, 1994; Griffiths, 1995). De hecho, los proyectos de eurociudades han sido las redes más influyentes establecidas en las últimas décadas en la UE. Además, según Griffiths (Griffiths, 1995, p. 5): *“Las Eurociudades, parecen destinadas a convertirse en una de las principales influencias en la evolución de una Política Urbana Europea”*.

En la frontera luso-española observamos la CT entre centros urbanos con proximidad geográfica, denominados ejes urbanos transfronterizos, como, por ejemplo: Chaves – Verín, Tuy – Valença, Elvas – Badajoz, Vila Real de Santo António – Ayamonte, entre otros de menor importancia (Trillo-Santamaría y Valeria, 2014).

3. BREVE MARCO METODOLÓGICO

El trabajo se basa en métodos y herramientas exploratorias, como es el caso del Método de Investigación de Estudio de Caso, propuesto por Yin (2009), que permite extraer las percepciones de los expertos sobre los proyectos de ciudades de CT analizados. La población de estudio consiste en los residentes de las ciudades, que expresaron sus puntos de vista sobre el proyecto de CT en curso de sus ciudades. De estos 20 casos de estudio se enfatizaron los referentes a los procesos de CT en la frontera luso-española, particularmente algunas de las eurociudades ibéricas (Figura 1).

Figura 1. Eurociudades ibéricas analizadas: (A) Elvas-Badajoz; (B) Tuy-Valença; y (C) Chaves-Verín.



3.1. LOS FACTORES CRÍTICOS PARA EL ÉXITO TERRITORIAL

Asentándose en la literatura temática, para este trabajo se consideraron 14 factores críticos identificados por Castanho *et al.*, (2018). Siguiendo esa metodología, a continuación, se explican los 14 factores críticos con más detalle, así como la forma de utilizarlos en estrategias para los proyectos y la gestión de CT.

Conectividad – Desplazamientos entre ciudades: El factor de la conectividad – desplazamientos entre ciudades se refiere a la red de transportes existentes entre ellas, o la importancia que ésta podrá tener en el éxito de los territorios. El factor también tiene en consideración la facilidad, o no, de movilidad de los ciudadanos entre los núcleos urbanos.

Fortalecimiento de la estrategia territorial: En casos específicos, como por ejemplo la existencia de una localización geográfica privilegiada, el fortalecimiento de la estrategia territorial es fundamental para que el procedimiento de CT logre el éxito pretendido. Aun en el caso de que este factor no sea tenido en consideración, pese a existir ventajas *a priori*, tales

como la situación geográfica o la proximidad a flujos comerciales, no se alcanzará un nivel más elevado de desarrollo, y se podrá correr el riesgo de un estancamiento.

Evitar la duplicación de infraestructuras: Este factor se refiere a la no duplicación de inversiones en áreas próximas, de manera que los capitales públicos para el desarrollo de los territorios, a través de proyectos de CT, sean utilizados de forma más eficiente y puedan llegar a dar respuesta a otras prioridades que puedan ser demandadas. Un ejemplo es el caso de Basilea-Saint Louis, donde el euroaeropuerto de Saint Louis ofrece cobertura a las poblaciones cercanas, como Basilea, evitando que el mismo tipo de infraestructuras sea duplicado.

Incrementar el sentido de pertenencia: El factor de fomentar el sentido de pertenencia es fundamental para el éxito territorial de algunas regiones, dado que existen poblaciones que su pasado conjunto se remonta a épocas anteriores a las divisiones administrativas de las fronteras en los mapas modernos. Como ejemplo están los dialectos y especificidades culturales comunes, entre otros vínculos. Serían los casos de Haparanda-Tornio, Valga-Valka, o Bayonne-San Sebastián.

Oferta de infraestructuras diversificada - Eurociudadanía: Basado en los principios del factor de “evitar la duplicación de infraestructuras”, éste va más allá. Tras la no duplicación de equipamientos, las poblaciones de ambos territorios tienen un carnet de eurociudadano que les permite beneficiarse de las mismas ventajas en el “otro lado de la frontera”. Ya ocurre, o se encuentra en proceso de implementación, en casos como Chaves-Verín o Tuy-Valença.

Acceso a fondos europeos: El acceso a fondos europeos es crucial para el éxito territorial de casi todos los casos analizados, dado que mediante esos fondos se puede abordar una gama más amplia de temas fundamentales al desarrollo, ya que existe más capital para los proyectos de CT. Con todo, para regiones menos desarrolladas y más apartadas de los standards del resto de Europa, el acceso a fondos europeos es aún más crítico para que se pueda lograr el éxito territorial, principalmente mediante proyectos conjuntos de desarrollo territorial/regional. Ruse-Giurgiu, Gorizia-Nova Gorica u Oradea-Debrecen son sólo algunos de los ejemplos.

Fortalecimiento de la economía: Sustentado en principios similares al factor de “fortalecimiento de la estrategia territorial”, el factor de fortalecimiento de la economía se aplica a casos donde ya existe una cohesión territorial, o características que denotan ventajas para un gran desarrollo de los territorios. Así, un fortalecimiento económico, o sea, una estrategia conjunta que permita lograr ese fortalecimiento, es considerado como una palanca de rápido crecimiento/desarrollo para los territorios. Aachen-Liège podría ser uno de los ejemplos en este sentido.

Mejorar el nivel de calidad de vida: Mejorar el nivel de calidad de vida, buscando acercar las poblaciones a los estándares europeos, es uno de los factores críticos para alcanzar el éxito territorial. Es de máxima importancia en territorios en los que el nivel de la calidad de vida está demasiado alejado de la media europea, como por ejemplo el caso de Cieszyn-Cesky Tesín.

Atraer jóvenes emprendedores: Atraer jóvenes emprendedores a la región, o no dejar que los mismos salgan de ella, es fundamental para crear una base sostenible de desarrollo y de futuro para las regiones. Frankfurt Oder-Slubice es un buen ejemplo de CT basado en este factor.

Planes Generales y objetivos comunes: La elaboración de planes generales conjuntos entre ciudades de territorios distintos es primordial para que se logren objetivos comunes. Con el empleo de tales herramientas colectivas, las ciudades pueden dar respuesta a una variada gama de cuestiones donde saldrán ganando ambos municipios; y se reforzará el proyecto de CT. Proyectos actuales como el de Viena-Bratislava, en Centro Europa, son un buen ejemplo de cómo este factor, unido a otros, es crucial para el éxito de los territorios.

Fuerte compromiso político: El compromiso político con el procedimiento de CT es, obviamente, un factor crucial para su éxito o fracaso. Tener en consideración este factor es primordial para definir y lograr objetivos conjuntos mediante la CT.

Participación ciudadana: Dado que la participación ciudadana es una forma democrática de manifestación pública, y conociendo *a priori* su capacidad de influir en las decisiones políticas, el procedimiento de CT no es una excepción. Por eso, el factor de la participación ciudadana, junto a otros como, por ejemplo, un fuerte compromiso político, es visto como necesario para el éxito territorial.

Transparencia y compromiso político: Transparencia a nivel fiscal/financiero, junto a un fuerte compromiso político en ese mismo sentido, es un factor crítico para que se logre el éxito. Con la transparencia se pueden rastrear y utilizar de forma consciente y clara los fondos destinados al procedimiento de CT. Este factor fue claramente identificado en casos de estudio analizados, tales como Nice-Mónaco o La Línea de la Concepción-Gibraltar.

Marketing y publicidad de la eurociudad: El marketing y la publicidad, llevados a cabo en torno a una eurociudad, son vistos como un factor crítico para el éxito, principalmente en territorios en los cuales, su estrategia, se basa en la creación de eurociudades. Este factor se puede identificar en casos tales como: Chaves-Verín y Tuy-Valença.

4. RESULTADOS

En esta sección se analizan los proyectos de CT en la frontera luso-española. En este sentido, se ha utilizado la metodología de [Castanho \(2017\)](#) para hacer el estudio a través del análisis del estudio mencionado, y considerando los objetivos propuestos en el presente artículo, se han utilizado tres de las eurociudades ibéricas presentes en el. Seguidamente, se presentan los resultados obtenidos (resumidos) correspondientes a esos tres casos analizados, enfocando sus problemáticas, retos y posibles soluciones para el éxito de su proyecto de CT.

Elvas – Badajoz: Desde la Fortificación a la Cooperación

En 2013 se firmó un protocolo entre la Câmara Municipal de Elvas y el Ayuntamiento de Badajoz. De este acuerdo resultó el mayor núcleo de población del interior de Portugal, con cerca de 211.000 habitantes, a través de la unión de la ciudad de Elvas, Alto Alentejo (Portugal), y de la ciudad de Badajoz, Extremadura (España); en la búsqueda de atraer más empleo, inversiones y desarrollo a las ciudades, constituyéndose en esa fecha la eurociudad ([Figura 2 y 3](#)).

Figuras 2 y 3. Localización del área de estudio, en el contexto europeo, y en el contexto regional.



La degradación/depresión socioeconómica que la región venía padeciendo sufrió un empeoramiento con la crisis económica mundial de 2008, efecto que ha llevado a un éxodo cada vez más amplio de población joven, y a una disminución de inversiones en el territorio (Ribeiro *et al.*, 2015). Aunque estos problemas se padecen en ambos lados de la frontera, en la parte portuguesa fueron más intensos, ya que la base de la economía nacional y regional era, y sigue siendo, más frágil que la española. Estas cuestiones han llevado a que las ciudades buscaran un acercamiento con el fin de hacer frente a un problema común. En ese sentido, los municipios buscaron la cooperación mediante la creación de la Eurociudad Elvas-Badajoz (HOY, 2013; Municipio de Elvas, 2016).

Como aportación de mejora del proyecto de CT se desarrolló, en el marco de esta investigación, el “I Seminario en Planificación Urbana Sostenible”, donde fue posible reflexionar y debatir sobre los retos de la planificación urbana, en el contexto de la Eurorregión EUROACE (que comprende las regiones de Alentejo y Centro en Portugal y la comunidad autónoma de Extremadura en España) y en el local de la Eurociudad Elvas-Badajoz. Como una de sus conclusiones destacamos que, debido a sus características ambientales, sociales y económicas, este territorio es particularmente sensible a los cambios que se están produciendo en sus ciudades, y a los retos que este nuevo urbanismo presupone para la sostenibilidad (Ambientólogos de Extremadura [ACAEX], 2015). Aumentar las inversiones, evitar la duplicación de infraestructuras, así como incrementar la calidad de vida son algunos de los retos de futuro, de acuerdo con los representantes de los gobiernos locales presentes en el debate del seminario citado en el párrafo anterior.

Además, este proyecto de eurociudad pretende expandirse mediante la inclusión de los núcleos urbanos Campo-Maior (Portugal) y Olivenza (España). Asimismo, recientemente se ha reactivado el proyecto de alta velocidad ferroviaria que conectara el puerto de Sines con la frontera española, a través de las ciudades de Elvas (Portugal) y Badajoz (España).

A través de un breve análisis del área de estudio, basado en la revisión de la literatura existente así como en el estudio de las percepciones de los residentes (ver el estudio de Castanho *et al.*, 2017 donde se evaluó en detalle este proyecto de eurociudad), se significa que para lograr el éxito de un proyecto de CT debe haber un seguimiento constante, con el fin de medir los cambios de la realidad circundante y así detectar aquellas actividades realizadas que necesiten una revisión para lograr los objetivos previamente fijados. En este sentido, la recopilación de información sobre las percepciones del ciudadano, es clave para el éxito.

Herramientas de este tipo fueron tomadas en consideración en la evaluación y análisis del área de estudio, así como la identificación de factores fundamentales para el éxito del proyecto de CT.

Tuy – Valença: Dos Pequeños Núcleos con Una Gran Visión

El norte de Portugal y Galicia son buenos ejemplos de CT, con infraestructuras comunes gracias a los esfuerzos entre España y Portugal tales como el Laboratorio Ibérico Internacional de Nanotecnología en Braga (Lima, 2012). En este contexto, tenemos dos pequeñas ciudades: Tuy, perteneciente a la provincia de Pontevedra (España) y Valença, perteneciente al distrito de Viana do Castelo (Portugal) (Figura 4 y 5).

Figuras 4 y 5. Localización del área de estudio, en el contexto europeo, y en el contexto regional.



Tuy y Valença, a finales de siglo XX, eran áreas rurales de baja densidad, imperando una competición comercial y social por las diferencias de precios de algunos productos, bienes y servicios. Frente a ello, los dos municipios acordaron la gestión compartida de equipamiento, lo que condujo a la reducción de los costes de gestión y a la no duplicación de inversiones en áreas muy cercanas. En los últimos años, un esfuerzo de planeamiento conjunto se ha llevado a cabo, fundamentalmente en salud, deporte, turismo, ocio y cultura (Lima, 2012; Municipio de Valença, 2016).

Las diferencias en la estructura administrativa territorial siguen siendo un obstáculo para el desarrollo de CT. Los municipios buscan la creación de un carnet de identidad de la eurociudad, con la finalidad de obtener ventajas sociales y comerciales, así como la creación de un servicio de transporte público entre ambas ciudades y la creación del primer cuerpo de policía municipal conjunta.

De la cooperación entre estas dos ciudades se destaca la gestión compartida de equipamiento, lo que conduce a la reducción de los costes de gestión y a la no duplicación de inversiones. Aunque sean pequeños núcleos, o incluso a pesar de ese factor, las ciudades de Tuy y de Valença son verdaderas *win-win-situations*.

De hecho, todos esos proyectos de CT tienen como objetivo aumentar la accesibilidad entre ciudades y fortalecer su espacio común, es decir, vivienda, empleo, ocio, etc. Con la agenda estratégica establecida en 2008, se han definido tres pilares fundamentales: (i) eurociudadanía; (ii) territorio sostenible; y (iii) crecimiento económico, fomentándola para conseguir una ciudad inteligente (Município de Chaves [CM-Chaves], 2018). Frente al éxodo que los jóvenes están experimentando en la región, las ciudades desarrollaron una estrategia para atraer a jóvenes talentosos y emprendedores al territorio, promoviendo la generación de

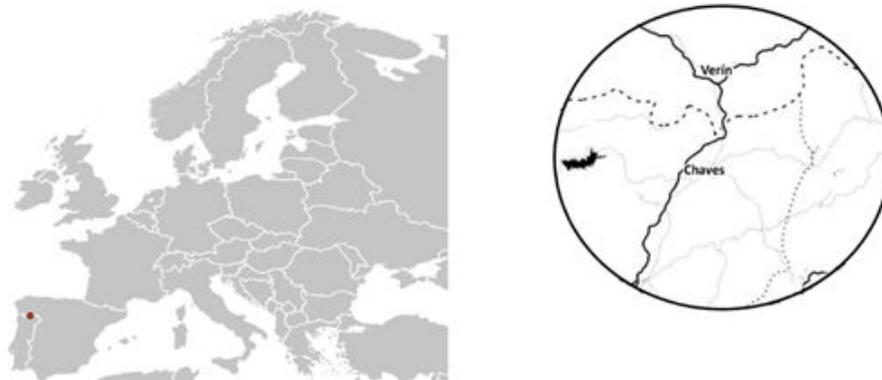
una dinámica de empleo bien planificada y capaz de funcionar como un imán para los inversores, lo que las llevó finalmente al establecimiento de la eurociudad. Desde entonces, ambas ciudades han trabajado junto con las autoridades nacionales, regionales y locales, para la implementación de servicios conjuntos, y también para dar respuesta a problemas comunes. Se ha creado la eurociudadanía, que permite a los residentes de ambos municipios aprovechar los beneficios de cada uno. La posibilidad de crear una tarjeta sanitaria transfronteriza, que permita a los ciudadanos beneficiarse de los servicios de salud de las ciudades vecinas es una de las metas futuras de este proyecto de CT. Sin embargo, además de todos los grandes indicadores que muestra esta sinergia, en la frontera luso-española aún existen obstáculos que de alguna manera rompen la cooperación en algunos sectores, como por ejemplo la cuestión de las diferencias en las Administraciones políticas, que podrían quedar superadas mediante un compromiso político aún más fuerte ([Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve \[CCDR-Algarve\], 2018](#)). No obstante, y según la percepción del público y de los expertos, los destacados resultados positivos encontrados en esta estrategia de CT se logran, en gran medida, gracias a los esfuerzos realizados por las ciudades en materia de marketing y publicidad en torno a la eurociudad ([CM-Chaves, 2018](#)).

Al tratarse de zonas rurales con baja densidad de población, los ayuntamientos, fomentando la promoción de la economía, han establecido un convenio para la creación de una eurociudad. De manera similar a lo que ocurre en Chaves-Verín, este proyecto de CT también pretende cubrir los mismos problemas. Esas dos Eurociudades, Chaves-Verín y Tuy-Valença, son las más próximas a la Península Ibérica, lo que sugiere que se enfrentan a los mismos problemas y deben utilizar también estrategias similares de CT ([Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal \[Aicep\], 2018](#)). Uno de estos ejemplos, es el tema de las diferencias en las Administraciones políticas entre los países. En ambos casos, las ciudades unen esfuerzos para crear una eurociudadanía para sus poblaciones. Sin embargo, este proyecto de CT tiene planes de ir más allá, con la intención de crear un grupo de trabajo de política común.

Chaves – Verín: La Eurociudad del Agua, un proyecto joven

La cooperación entre estos dos municipios es muy reciente. Su ambición es mejorar la accesibilidad entre las ciudades y consolidar un área común de vida (vivienda, ocio, empleo...). El territorio transfronterizo se encuentra alrededor del río Támega y se denomina Eurociudad del Água (*Water Eurocity*). El territorio transfronterizo se publicita junto con el río Támega. En la agenda estratégica realizada en 2008, se han definido tres pilares (eurociudadanía, territorio sostenible, y desarrollo económico) con el fin de crear una ciudad ecológica ([Figura 6 y 7](#)).

Figuras 6 y 7. Localización del área de estudio, en el contexto europeo, y en el contexto regional.



Ante el éxodo de los jóvenes de la región, los municipios buscan una estrategia para fijar población, crear dinámicas de empleo y garantizar la atracción de inversiones. Para lograrlo crearon la Eurociudad del Agua en 2014. Desde entonces, los territorios han colaborado activamente con las autoridades nacionales, agentes regionales y locales para la implementación de servicios comunes con el fin de dar respuestas conjuntas a necesidades comunes. Este proyecto ha compartido agenda cultural, equipamiento y diversas actividades (Lima, 2012; Trillo-Santamaría, *et al*, 2015). En cuanto a equipamientos, las bibliotecas de ambas ciudades ofrecen tarjetas de lectores para acceso a internet y libros. En las instalaciones deportivas de Verín, los eurociudadanos disfrutaban de las mismas tarifas y condiciones (Lima, 2012). La posibilidad de crear una tarjeta sanitaria transfronteriza, que permita a los ciudadanos utilizar y compartir los servicios de salud en Portugal y España, es uno de los retos de futuro de la Eurociudad del Agua.

Chaves-Verín busca fijar en el territorio a su población joven. La estrategia adoptada y las iniciativas que surjan resultarán fundamentales para su éxito. Sin embargo, y principalmente en la frontera luso-española, todavía hay obstáculos para que la cooperación se estructure en todas sus dimensiones, puestas de manifiesto por las diferencias en la organización político-administrativa entre un Estado centralizado (Portugal continental) frente a otro descentralizado (La España de las autonomías) (Lima, 2012).

5. DISCUSIÓN

La ciudad es el foco de crecimiento de los Estados, que se ha alcanzado mediante su industrialización, favoreciendo que crecieran albergando una gran cantidad de población a nivel mundial y provocando un desarrollo desorganizado y caótico. El objetivo del planeamiento de CT es subsanar el caos urbano y evitar que se vuelva a repetir como consecuencia de un mal planeamiento, mejorando así la calidad de vida de los habitantes (Terán, 1999; Magalhães, 2001; Portney, 2003; Casares, 2009; Lippolis, 2016).

La evolución histórica y social tanto de España como de Portugal, junto a la propiedad y el uso de los territorios y sus paisajes, como se demuestra a lo largo de los tiempos, son resultado de las políticas y acciones administrativas que consolidan los núcleos de ocupación humana y que les dan la consistencia que presentan hoy día como resultado de la aplicación de las distintas normas regionales, que se traducen en la pluralidad que muestra toda la península (Fadigas, 2015; Cabezas *et al*, 2021).

A lo largo de la historia, los territorios siempre han buscado una aproximación a las naciones más desarrolladas/vanguardista de su tiempo. Tanto en España como en Portugal, siguen poniéndose como referencias de buenas prácticas las economías/países de Europa central y del norte, junto a los Estados Unidos, tratando de alcanzar un nivel similar (Castanho, 2017).

Por otra parte, el concepto de sostenibilidad, en la actualidad, adquiere un nivel de importancia que no había tenido nunca (Alves *et al.*, 2021; Duran Sosa y Castanho, 2021; Tayal y Castanho, 2021). Contribuir al resurgimiento de un concepto que ha sido objeto de discusión, puesto que en el epicentro del debate está el deterioro económico que muchos países desarrollados han llegado a padecer (con un agravamiento casi diario), ha llevado a que la palabra o concepto de «sostenibilidad» sea considerada como un principio y no solo como una preocupación de los planificadores urbanos, también dentro de los círculos políticos (Sassen, 2001; Williams, 2007; Pickett *et al.*, 2013; Childers *et al.*, 2013; Drazkiewicz, Challies y Newig, 2015; Castanho *et al.*, 2018; Naranjo Gómez *et al.*, 2021).

Debido a los problemas identificados se hace necesario encontrar nuevas soluciones, resultando indispensable considerar la adopción de medidas y métodos de ordenación territorial y planificación urbana coherentes con las preocupaciones expresadas y con los objetivos de integración y cooperación bilateral, con los valores de sostenibilidad y con la animación/reanimación socioeconómica de los territorios (Pickett *et al.*, 2013; Fadigas, 2015; Castanho, 2017; Çağrı Yıldırım *et al.*, 2021).

El tiempo en que vivimos y los tiempos que están por llegar, necesitan métodos y políticas públicas innovadoras y ajustadas a los problemas y necesidades que enfrentan los países/territorios. Dependerá del progreso social y económico, que sólo pueda ser alcanzado como objetivo común de los países, conseguir la libertad, la soberanía, la cooperación y la cohesión social y territorial, sin olvidar la sostenibilidad (Fadigas, 2015; Yigitcanlar *et al.*, 2015; Castanho, 2017; Durán Sosa *et al.*, 2021).

Es deber de toda la responsabilidad de preparar, por medio de la reflexión, de la investigación, y de la elección democrática, las políticas públicas y métodos inherentes al uso del territorio y urbanismo más adecuados, reanudando el camino interrumpido en los países afectados por la crisis económica actual (Hashem *et al.*, 2016; Pelloso Piurcosky *et al.*, 2020, Duran Sosa y Castanho, 2021; Duran Sosa *et al.*, 2021; Naranjo Gómez, Castanho y Vulevic, 2021).

Aprender de las experiencias pasadas es esencial, así como recoger el legado de quien, en otras circunstancias, intentó alcanzar los mismos objetivos, dando expresión a los sentimientos y a los valores de reencuentro del hombre con la naturaleza (Loures *et al.*, 2019a; 2019b).

La práctica de la planificación territorial y urbana, en sus diferentes escalas físicas y temporales, debe orientarse para lograr los medios de acción más sostenibles y eficaces para que, mediante un mejor uso del territorio, se consiga una mejora en la calidad de vida de la población (Fadigas, 2010; Lippolis, 2016).

Vivimos en un momento en que el concepto de sostenibilidad, así como el de cooperación entre territorios y cohesión territorial es inseparable de cualquier discurso político, pero es fundamental que estos mismos valores pasen realmente a la acción, para tener como fin el de no comprometer el uso de los recursos naturales por las generaciones futuras (Fadigas, 2015).

Cao y Wang (2016), exploran las relaciones entre *Twin Cities* y ciudades vecinas. El trabajo de Ballas (2013) analiza la calidad de vida en los territorios urbanos. En esta línea de investigación se analizan, mediante estudios de encuestas/métodos, los sistemas urbanos, con el objetivo de definir medidas y modelos expuestos por Craglia *et al.* (2004), Mulligan *et al.*

(2004; 2011), Lambiri *et al.*, (2017), o Stimson y Marans (2011). Lo que viene a demostrar que un número creciente de estudios, basados en temas similares a los expuestos en el presente trabajo, han sido aplicados y desarrollados en diversos territorios por todo el planeta.

Los resultados obtenidos muestran que las eurociudades son un emblema de la geografía-política en construcción en las fronteras de la Unión Europea, y emergen como la reconstrucción de la frontera marcada con definiciones simbólicas territoriales / espaciales y de usos del suelo. En realidad, ahora son un instrumento de integración territorial (Lois, 2013; Jurado Almonte *et al.*, 2020).

En este sentido, el transporte y las infraestructuras, son necesarios para lograr el desarrollo. La adecuada accesibilidad territorial, tanto entre las ciudades que componen la eurociudad como entre ésta y el resto de las ciudades, brinda oportunidades de desarrollo (Taylor, 2004; Naranjo *et al.*, 2019; Jurado Almonte *et al.*, 2020). De hecho, la conectividad para sostener el movimiento entre ciudades, se demostró como factor crítico en la Eurociudad Elvas-Badajoz (Castanho *et al.*, 2017). Incluso en otros casos, como Baiona-San Sebastián, se ha desarrollado un eurocorredor intermodal, donde el transporte público se ha reforzado y se ha controlado el transporte privado.

En efecto, las eurociudades constituyen una herramienta de discusión y, en algunos casos, ejemplos de éxito en cuanto a la (re)significación de las fronteras. En la práctica, determinar las causas y motivos que han marcado, precisamente, estas nuevas tendencias en cada una de las eurociudades analizadas ha permitido ver la importancia de cada uno de ellos. De los resultados obtenidos, se han observado los problemas comunes que fomentan la cooperación territorial de las ciudades a partir de las carencias que tienen que afrontar los distintos municipios que componen la eurociudad. Un problema común que enfrentan estas eurociudades es la pérdida de población joven, constituyendo un problema que se encuentra en zonas fronterizas (O'Shea *et al.*, 2011; Vulević y Knežević, 2017)

Además, existen otras cuestiones como transporte público/desplazamientos entre ciudades, compromiso político/cooperación entre los municipios y salud, que, evaluados de manera negativa, constituyen señales de alarma en cuanto a los resultados del proyecto de CT. Problemáticas similares se han mencionado en otros territorios (Lewis y Maund, 1976) en cuanto a la importancia de las infraestructuras de transporte y la accesibilidad/movilidad entre lugares (Antrop, 2000; 2004; Vulevic, y Djordevic, 2014). El transporte privado es el medio de comunicación más utilizado para los desplazamientos entre las ciudades de Elvas y Badajoz, lo que apoya la importancia del transporte público como prioridad inmediata.

6. CONCLUSIONES

Las eurociudades se construyen gracias al desarrollo de políticas entre fronteras estatales que se encuentran dentro del marco legislativo de la UE, el cual tiene como objetivo lograr la europeización de las regiones. En la práctica, éstas nacieron como resultado de acuerdos entre municipios vecinos, históricamente vinculados, pero pertenecientes a diferentes territorios de la UE (Permann y Sum, 2002). Este marco político no podía ser ignorado en los resultados obtenidos. De hecho, esto es básico y fundamental, ya que es el marco legislativo europeo el que apoya y genera la creación de las eurociudades.

En este sentido, y según Castanho *et al.*, (2017) o Loures *et al.*, (2019b), corroborando una vez más el estudio actual, los principales objetivos de estas eurociudades son: promover los recursos humanos locales; fomentar el valor de las características naturales y patrimoniales; fortalecer la base económica regional a través de una mayor inversión en empresarios locales; contribuir a una gestión más equilibrada de los fondos públicos; fomentar un enfoque hacia

las normas de la UE y las políticas de integración; desarrollar estrategias comunes de marketing, publicidad y turismo; fomentar el intercambio de equipos y recursos; y promover la participación pública en los procesos de CT. Del éxito de estos objetivos dependerá una de las mayores preocupaciones presentes en estos territorios: evitar la pérdida de población joven y mejor preparada.

En efecto, las eurociudades ibéricas se entienden como proyectos de cooperación que se llevan a cabo en un espacio de “cooperación territorial”, constituyendo un territorio de acción común. En este sentido, los ejes de creación y funcionamiento de la eurociudad están compuestos por un proyecto base, evaluado y complementado con una discusión sobre su incidencia, a la vez que se consideran también las múltiples implicaciones e impactos transfronterizos. Lo que se pretende lograr es una institucionalidad tendente a la convergencia social, cultural y ambiental. Por eso, para lograr un proyecto tan ambicioso, es necesario considerar la frontera no como un obstáculo, sino como una oportunidad para lograr el desarrollo territorial y socioeconómico. En consecuencia, existe la necesidad de articular un proyecto conjunto entre actores políticos de ambos lados de la frontera, pero en el que la participación de la población local (participación ciudadana) también sea importante (Jurado Almonte *et al*, 2020).

7. LIMITACIONES DEL ESTUDIO Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Aunque el estudio realizado permite la identificación de problemas entre los proyectos de CT, como es el caso de la duplicación de infraestructuras en zonas cercanas, la necesidad de buscar servicios e infraestructuras fuera del área de influencia de CT, la baja calidad de intercambio de datos relativos a las opciones de planificación comunes entre ciudades, la baja demanda de la participación del público para acceder a datos relacionados con la CT y las escasas oportunidades de empleo creadas por la CT, entre otras, son temas que preocupan en el procedimiento de CT y que deben ser revisados y repensados, dada la tendencia negativa demostrada. Además, mientras que hay una duplicación evidente de equipos e infraestructuras en las ciudades que cooperan, aún hay una gran cantidad de servicios esenciales e infraestructuras públicas de las que las ciudades carecen. Esta realidad pone de manifiesto un aparente mal uso del dinero público con un claro impacto en la calidad de vida de los ciudadanos, ya que, sin tener en cuenta todas las consideraciones políticas y la publicidad que estos proyectos de CT reciben de los medios de comunicación, la inversión sigue siendo aplicada de acuerdo con objetivos no consensuados entre todas las formaciones políticas (Castanho, 2017; Loures *et al*, 2019a; Vulevic *et al*, 2021).

Incluso si ya se han verificado algunos resultados impresionantes, todavía queda un largo camino por recorrer para estas nuevas estructuras geográficas en la nueva era de gobernanza de estos territorios fronterizos (Castanho, 2017; Jurado Almonte *et al*, 2020).

Contextualmente, los autores creen que la investigación adicional debería centrarse con más detalle en todos los factores identificados para el éxito de la CT en las eurociudades ibéricas, y también proporcionar resultados de los procesos de seguimiento de estos factores a lo largo del tiempo.

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 Desenvolvimento Sustentável 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/271111111)
- 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). Estratégias e Esquema Espacial de Desenvolvimento da Área de Transição 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. DOI: [10.1088/1755-1315/900/1/012041](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/10.1080/02697459550036720>
- 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 \(ideotalex.eu\)](http://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. DOI: 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., & Djordjevic, D. (2014). Importance of Passenger Railway Traffic in Defining Criteria Transport Accessibility 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.