



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑOS 2015-2016

ISSN 1130-2968

E-ISSN 2340-146X

8-9

SERIE VI GEOGRAFÍA

REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNED



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑOS 2015-2016
ISSN 1130-2968
E-ISSN 2340-146X

8-9

SERIE VI GEOGRAFÍA

REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfvi.8-9.2016>



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

La revista *Espacio, Tiempo y Forma* (siglas recomendadas: ETF), de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED, que inició su publicación el año 1988, está organizada de la siguiente forma:

- SERIE I — Prehistoria y Arqueología
- SERIE II — Historia Antigua
- SERIE III — Historia Medieval
- SERIE IV — Historia Moderna
- SERIE V — Historia Contemporánea
- SERIE VI — Geografía
- SERIE VII — Historia del Arte

Excepcionalmente, algunos volúmenes del año 1988 atienden a la siguiente numeración:

- N.º 1 — Historia Contemporánea
- N.º 2 — Historia del Arte
- N.º 3 — Geografía
- N.º 4 — Historia Moderna

ETF no se solidariza necesariamente con las opiniones expresadas por los autores.

Espacio, Tiempo y Forma, Serie VI está registrada e indexada, entre otros, por los siguientes Repertorios Bibliográficos y Bases de Datos: DICE, ISOC (CINDOC), RESH, IN-RECH, Dialnet, e-spacio, UNED, CIRC, MIAR, FRANCIS, PIO, ULRICH'S, SUDOC, 2DB, ERIH (ESF).

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
Madrid, 2015–2016

SERIE VI · GEOGRAFÍA N.º 8–9, 2015–2016

ISSN 1130-2968 · E-ISSN 2340-146X

DEPÓSITO LEGAL
M-21.037-1988

URL
ETF VI · GEOGRAFÍA · <http://revistas.uned.es/index.php/ETFVI>

COMPOSICIÓN
Carmen Chincoa Gallardo · <http://www.laurisilva.net/cch>

Impreso en España · Printed in Spain



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.

LAS EUROCIUDADES RAYANAS: TUI / VALENÇA, VERIN / CHAVES, BADAJOZ / ELVAS; AYAMONTE / STO ANTONIO VILAREAL

THE ECOCITIES BORDERING: TUI / VALENÇA, VERIN / CHAVES, BADAJOZ / ELVAS; AYAMONTE / STO ANTONIO VILAREAL

Julio López-Davalillo Larrea¹

Recepción: 20/11/2015 · Aceptación: 19/01/2016

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfvi.8-9.2016.16359>

Resumen

A la consideración de la frontera hispano-portuguesa –la raya– sólo como un aislado páramo demográfico, que en verdad lo ha sido, hay que contraponer todo un secular mundo de sutiles e intensas relaciones transfronterizas entre los municipios y núcleos de población de los más de 1200 km de frontera común entre España y Portugal. Aunque aún hoy en día el entorno rayano siga siendo una de las zonas menos desarrolladas de la Unión Europea (UE), ha sido precisamente la UE, a través de su política de inversiones derivada de su Política Regional, quien ha impulsado la creación de entidades transfronterizas de diversa entidad –regionales y municipales-. Una de estas iniciativas la constituyen las denominadas *eurociudades*, integradas por dos o más ciudades fronterizas de dos estados de la UE. Entre España y Portugal se han formado cuatro en la última década. Las cuatro eurociudades rayanas nacieron inicialmente mediante acuerdos entre municipios próximos, vinculados históricamente aunque pertenecientes a los dos estados ibéricos. En principio se basa en compartir recursos y sinergias para la promoción conjunta, pero con vocación, a largo plazo según proclaman sus responsables, de convertirse en una sola ciudad con un solo gobierno municipal.

Palabras clave

Frontera; raya; España y Portugal; Unión Europea; Tui; Valença do Minho; Verín; Chaves; Badajoz; Elvas; Ayamonte; Vila Real de Santo Antonio; frontera fluvial; contrabando; patrimonio; turismo; comercio de proximidad; infraestructura...

1. Dpto. de Geografía, Facultad de Geografía e Historia. UNED. <jlopez-davalillo@geo.uned.es>.

Abstract

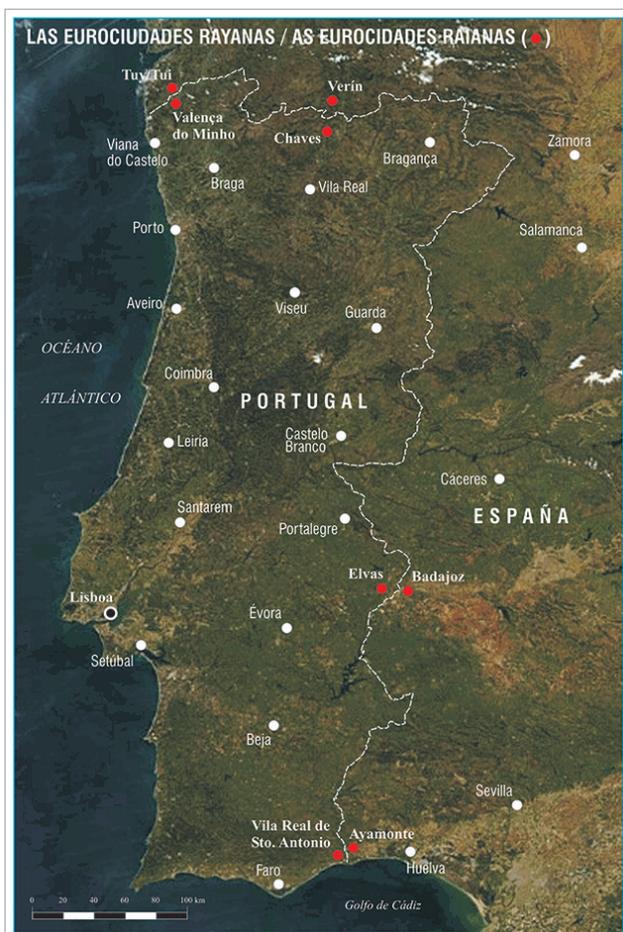
The Hispano-Portuguese border - referred to as «la Raya» in Spanish- has been usually considered as a demographical isolated paramo. Nevertheless, you must weigh against this reality that the 1200 km borderline is also as secular world of subtle and powerful cross-border relationships between cities. Nowadays, the Raya is one of less developed region of the European Community. For this reason, the EC, through European Regional Development Fund, is encouraging the foundation of several border-cross entities (regional and municipal). This cooperation may take the form of Eurocities formed by a couple or more European State borderline cities. In the past decade, four Eurocities have been created between Spain and Portugal, being born initially with agreements between close cities, with historical links but each one in a different country. At the beginning, the idea was making partnerships, synergies and sharing resources, and in the long-term, as decision makers claimed, turns into a whole city with only one City Government.

Keywords

Border; Raya; Spain and Portugal; European Community; Tui, Valença do Minho; Verín; Chaves; Badajoz; Elvas; Ayamonte; Vila Real de Santo Antonio; river border; smuggling; turism; Heritage; local trade; infrastructure...

INTRODUCCIÓN

Con la incorporación simultánea de España y Portugal a la entonces Comunidad europea (CE), el 1 de enero de 1986, la Península Ibérica pasó de ser algo así como un apéndice descentrado de la dinámica económica de la Europa noroccidental, a un miembro activo de la misma. Aunque instaladas en su margen suroccidental, paulatinamente España y Portugal se fueron integrando en el gran arco económico europeo occidental, la denominada Media Luna Europea. Arco que se apoyaba en su extremo superior en Londres y el inferior en Lombardia y Milán, y que alberga al valle del Rin, a la Isla de Francia centrada en París, a Lyon, a Suiza, a los grandes centros financieros del eje que formaban la City londinense-París-Francfort-Zurich-Milán, y que sólo se relacionaba con la Península Ibérica en su parte suroccidental a través del denominado Arco del Mediterráneo. Fue así como Portugal y España pasaron a ocupar, en el conjunto de la versátil economía mundial, una posición relativamente central. Lisboa y Oporto pasan a estar en el lugar clave. Sus enlaces marítimos penetran hacia la Península a través de la línea Lisboa-Madrid, que en la actualidad se prolonga hasta la de Madrid-Valencia, puerto este último que se ha convertido en el segundo en volumen de mercancías en la Europa Mediterránea.



Esta evolución dinámica de la economía peninsular, fomentada por la nueva realidad europea, originó algunas novedades. En primer lugar el refuerzo del eje Lisboa-Oporto con su prolongación a Vigo. La segunda, el incremento de la producción de las provincias españolas del interior y fronteras con Portugal. Desde Orense a Badajoz el incremento de PIB se situó, algunos años, entre las más altas tasas de la economía ibérica. La tercera, fue la prolongación de la región turística de la Costa del Sol al Algarve. Y la cuarta, el incremento del tráfico y de las relaciones Lisboa-Madrid, que exigió para ello nuevas infraestructuras de transporte y comunicaciones (varias autovías y la frustrada –hoy por hoy- conexión por alta velocidad ferroviaria Madrid-Badajoz-Lisboa).

Así comenzó a crearse una nueva realidad regional y económica en la zona fronteriza hispano-portuguesa, experimentando un cambio cualitativo respecto al inmediato y lejano pasado. La que era una de las fronteras más estables, pues conservaba, sin grandes variaciones, el trazado del Tratado de Alcañices, de 1297, hundía la vida económica regional, al impedir el enlace de mercados, precisamente en esa zona. Eso es lo que se ha desmoronado, o está en trance de serlo. En ocasiones, este proceso ha sido más lento de lo esperado, por multitud de problemas, algunos ajenos a la economía o a los intereses de los habitantes, los municipios y localidades rayanas. Pero entre las novedosas iniciativas desarrolladas en este marco de integración económica ibérica a nivel, digamos, básico, se encuentra la constitución de una serie de eurociudades a lo largo de la frontera común. Son estas, de N a S, las siguientes: Tui/Valença do Minho; Verín/Chaves; Badajoz/Elvas; Ayamonte/Vila Real de Sto. Antonio. Y sobre esta realidad rayana es sobre lo que versará la ponencia expresada en el título.

¿QUÉ ES UNA EUROCIUDAD?

Una Eurociudad es simplemente una ciudad europea, que tiene un determinado volumen de población, una actividad económica significativa y una función estratégica en el denso sistema de ciudades europeo. Las Eurociudades que se han formado en la Unión Europea se han configurado de varias maneras:

1. Denominando así a cualquier ciudad importante europea, fuesen capitales de estados miembros o no. De esta forma, Madrid, Lisboa, Barcelona, por ejemplo, en la Península Ibérica, pueden ser consideradas; y, de hecho, alguna vez han sido llamadas Eurociudades.

2. Agregando un conjunto amplio de municipios, a uno y otro lado de una frontera europea, de tal forma que se congregase a una masa de población importante y de actividad económica, sin demasiada separación física entre unos núcleos poblacionales y otros. Y con una posición geoestratégica significativa. Este es el caso de la Eurociudad vasca, cuyos núcleos principales de población (San Sebastián, en España, y Bayona, en Francia) distan tan sólo 50 km. Y el conjunto de municipios que conforman esta Eurociudad es muy numeroso y casi continuo a lo largo de la costa del golfo de Vizcaya.

3. Por último, se han formado eurociudades reuniendo a tan sólo dos municipios fronterizos que se considera que tienen una posición geoestratégica en el sistema de ciudades. Este es el caso de la Eurociudad Chaves/Verín, donde Galicia y la región Norte de Portugal, a pesar del reducido tamaño demográfico de los municipios, y pese a su actividad económica limitada, conceden otorgarle un posicionamiento geoestratégico peninsular importante. Pero también es y será el caso de la Eurociudad Elvas/Badajoz, cuya posición geoestratégica es crucial en el Suroeste Ibérico y en la Península Ibérica, ya que une Lisboa y Madrid, capitales de Portugal y España. Y se prolonga, en la Diagonal Continental Ibérica, hasta Barcelona. En este caso, además, concurren un tamaño poblacional medio, en franca expansión,

con un importante potencial económico presente y futuro; y una posición geoestratégica excepcional.

Todas estas son Eurociudades, con diferente conformación, origen y singularidad, pero no cabe duda de que cualquiera de ellas y algunas otras por venir, están y estarán pensadas o repensadas para orientar y desempeñar una función importante en el sistema de ciudades europeo. Es por ello que se denominan y se denominarán EUROCIDADES O, si quisiéramos, simple y llanamente CIUDADES EUROPEAS.

1. TUI/VALENÇA (30.954 HABITANTES, 169 KM²)

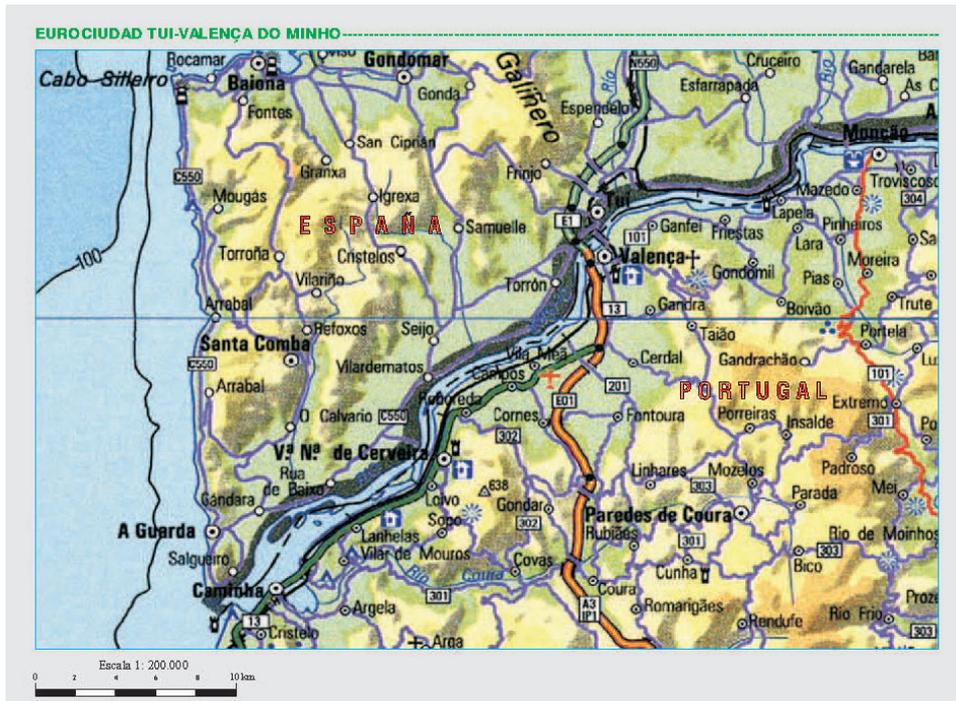
La eurociudad Tui-Valença do Minho² (ECTV) se constituyó el 10-2-2012, siendo la segunda que se constituye en la Eurorregión que conforman Galicia y el Norte de Portugal, tras la formada por Verín y Chaves, que lo fue el 1-1-2008.

Se asienta esta eurociudad en la comarca del Bajo Minho/Baixo Minho, en su sector occidental, un área de crecimiento económico y demográfico debido a la doble influencia de Vigo, al Norte y, en menor medida, de Braga-Oporto, al S, así como al florecimiento de una agricultura especializada de alta rentabilidad. Sin embargo el sector central y oriental, más próximo a las tierras orensanas, es más rural y menos dinámico, con un marcado retroceso económico y demográfico. Una de los procesos más importantes de la zona consiste en la transformación del tejido productivo agrario, que, a favor del clima singular del bajo Miño, supone la introducción y desarrollo de frutales como el kiwi y otros cultivos comerciales bajo invernaderos como las flores, además de la expansión del viñedo, beneficiado en calidad y cantidad tras su incorporación en la Denominación de Origen «Rías Baixas», con vinos de O Rosal, Albariño, O Condado, etc. La extracción de arenas y gravas para la construcción, en los depósitos aluviales, con la consiguiente desarticulación de la llanura aluvial y deterioro del cauce, perjudica localmente al paisaje de la ribera. Por otra parte, hay que señalar que se ha mejorado notablemente la red de carreteras en la zona.

1.1. PERCEPCIÓN VISUAL DEL PAISAJE Y SUS VALORES CULTURALES

El valle del Miño constituye un corredor de paisaje a través del cual se comunican las tierras orensanas con la costa atlántica en A Guarda. Este corredor tiene como telón de fondo, en la vertiente española, las tierras altas de los montes y sierras que accidentan el sur de la provincia de Pontevedra, relieves de cumbres suaves, aisladas por valles, fosas tectónicas de dirección norte-sur que orientan la

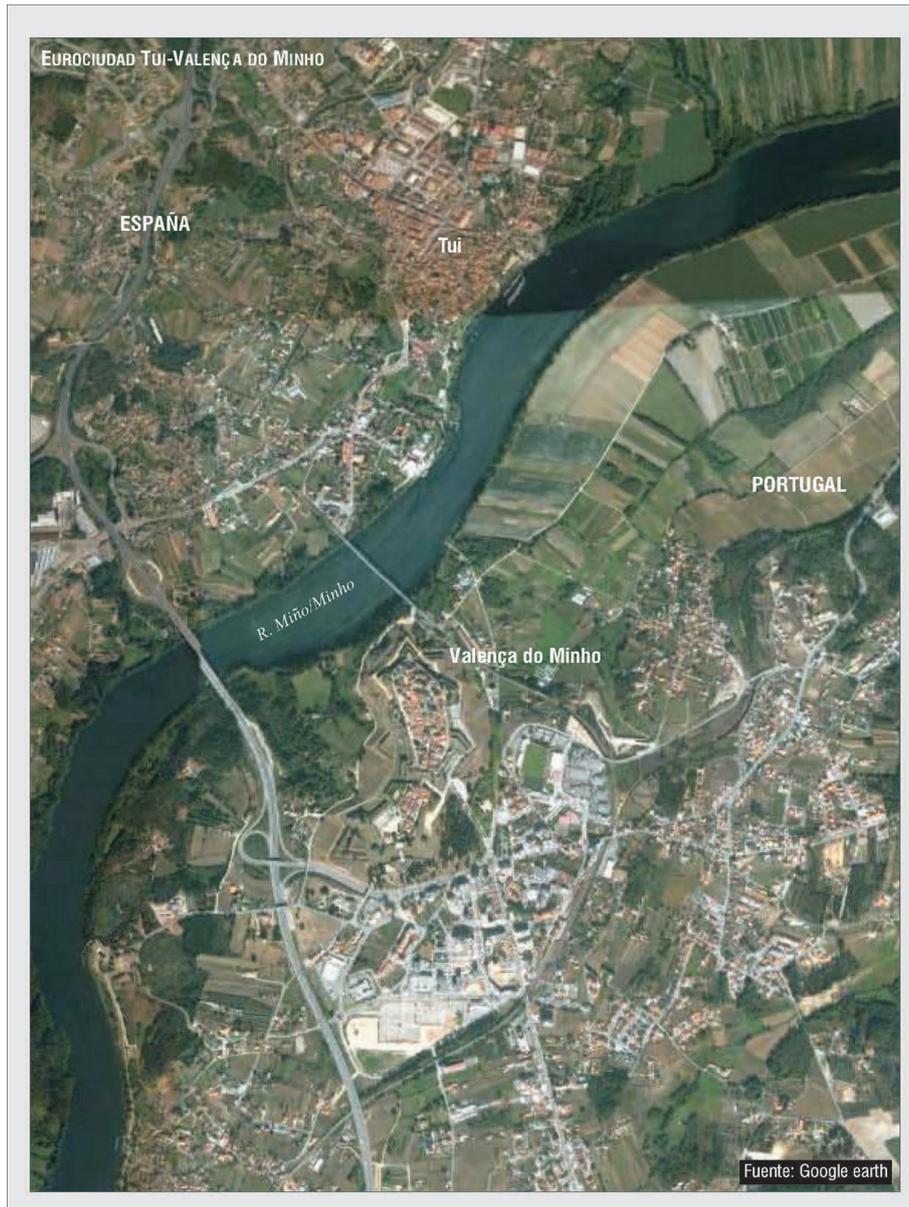
2. Freguesías del Concelho de Valença do Minho: Arão, Boivão, Cerdal, Cristelo Covo, Fontoura, Friestas, Gandra, Ganfei, Gondomil, Sanfins, São Julião, São Pedro da Torre, Silva, Taião, Valença Y Verdoejo. Parroquias de Tui: Areas, Baldranes, Caldelas, Guillarey, Malvas, Paramos, Pazos de Reis, Pexegueiro, Randufe, Rebordanes, Ribadelour y Tuy



escorrentía. No siempre es perceptible este plano de fondo desde el valle, siendo generalmente más visible el plano que ofrece el territorio portugués: las serras de A Peneda, do Lourenço y Arga, sus estribaciones y valles septentrionales y los pueblos de Melgaço, Monção, Valença do Minho y Caminha. Miradores excepcionales son el monte de Santa Tecla (341 m) y la catedral de Tui. Es un paisaje soleado en verano con frecuentes nieblas durante el año por la influencia oceánica.

El Estuario del Miño constituye una morfología singular en la costa gallega en la que generalmente las desembocaduras se convierten en rías. En este caso la influencia fluvial llega hasta la desembocadura, favorecida por el cierre que producen en ella los montes ya citados. Entre sus valores biológicos se encuentran algunos endemismos como *Ulex micranthus*, que se asocia a la termófila *Genista triacanthos*, también endémica. Históricos y Estéticos: El casco antiguo de Tui es Conjunto Histórico-Artístico (1967), destaca en él la Catedral, especialmente sus elementos góticos. El castro celta reconstruido en el monte de Santa Tecla es de gran belleza.

Realizadas estas consideraciones previas sobre el entorno físico de la ECTV, diremos que ésta comenzó su andadura con el acto oficial de su constitución formal en la localidad lusa de Valença el 10-2-2012, como se señaló al comienzo. En este acto, el conselleiro de Presidencia de la Xunta de Galicia, Alfonso Rueda, resaltó la «apuesta clara» de la administración gallega por reforzar la comunidad de trabajo entre Galicia y el Norte luso indicando que esta iniciativa permite «permeabilizar aún más la frontera» entre ambos territorios. Rueda, en su condición también de representante de la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal, recordó que los más de 70 proyectos promovidos desde la Eurorregión suponen 73 millones de euros de inversión a ambas orillas del Miño.



Se configura esta eurociudad sobre un territorio de 169 km² viven 30.954 habitantes, cifra modesta, sin duda, pero que configura un área urbana que articula el bajo Miño entre Monção (19.957 hab.), que no tiene réplica urbana española al N del Miño, y la desembocadura de este río en Camiha (16.685), que tampoco la tiene, pues La Guardia (10.543) se encuentra «agazapada» tras el Monte de Sta. Tecla y mira al más al Atlántico que al Mino³. Corresponden a Tui 16.827 hab. y 14 127 a Valença do Minho (datos de 2013). En la constitución de esta nueva Eurociudad

3. El puerto fluvial de A Pasaxe y Camposantos, 950 habitantes (que dependen del municipio de La Guardia) se encuentran enfrente de la localidad de Caminha.

rayana es de destacar que fueran precisamente las administraciones locales las que decidieran «unirse y buscar nuevos caminos» para ofrecer a sus vecinos «más servicios, mejores infraestructuras y nuevas oportunidades» en palabras del alcalde Tui. En la constitución formal de la eurociudad participaron, además de los alcaldes de Tui y Valença do Minho, representantes empresariales, políticos e institucionales de Galicia y de la región Norte de Portugal. Por parte portuguesa, el presidente de la Comisión de Coordinación para Desarrollo Regional, Paulo Gomes, rememoró la «historia secular de convivencia» entre ambos municipios y las «sinergias que comparten». Gomes abogó por una «gestión conjunta de equipamientos y servicios» y subrayando la necesidad de un «servicio ferroviario de altas prestaciones» entre Oporto y Vigo. En el acto, los representantes políticos e institucionales incidieron en que, con más casi 35.000 habitantes, esta nueva eurociudad podría aspirar a proyectos conjuntos en 2020, refiriéndose a la utilización conjunta de equipamientos entre ambas localidades en ámbitos culturales, deportivos o sanitarios.

La eurociudad nació con la vocación de desarrollar un trabajo conjunto entre ambas localidades y reforzar la cohesión social, así como promover la valorización de los recursos humanos y del patrimonio natural y cultural. Entre otras medidas, la Eurociudad Tui-Valença do Minho implicó el reconocimiento a sus residentes de un carné de *eurociudadanos*, la cofinanciación de servicios públicos a fin de evitar duplicidades, como es el caso del servicio de bomberos, el uso compartido de la piscina municipal de Valença y del Teatro Municipal de Tui, la posibilidad de presentar proyectos conjuntos para acceder a fondos europeos, la creación de empresas privadas en ambas ciudades que contribuirán al crecimiento económico y a un mayor grado de industrialización y comercialización de sus productos, así como a la cooperación en materia de ciencia y tecnología, esto ya en el ámbito regional, con el objetivo de promover una relación duradera de trabajo entre las respectivas comunidades científicas. Para alcanzar estos objetivos se creó un gabinete específico con sede en la antigua Alfandega (puesto fronterizo, aduana) de Valença, junto al antiguo puente internacional, y se establecieron contactos con los responsables de la primera Eurociudad gallega de Verín-Chaves, para aprender de su experiencia, a fin de ganar en eficacia.

1.2. LOS RECURSOS Y EL PATRIMONIO

La industria en la ECTV gana peso poco a poco, ya que con la construcción del polígono industrial de Areas-TUI, muchas empresas nacionales e internacionales han fijado ahí algún centro productivo o de distribución. Aun así la industria no supone más de un 20% del PIB de la ciudad. La construcción es uno de los sectores de más crecimiento de Tuy, estimado en un 4,2% en el año 2012. La tendencia muestra un aumento de la construcción residencial, empujada por la desaceleración del incremento del precio de la vivienda desde 2009. Pero es el sector servicios el que lidera la actividad económica de la ECTV, con un 70% del total, y ocupa a dos terceras partes de la población activa. A las tradicionales funciones administrativas propias del ayuntamiento y a las añadidas por albergar un juzgado de primera

instancia e instrucción, un centro de salud y un cuartel de la Guardia Civil así como la Comandancia de Marina de Tuy debemos sumar el gran aumento que ha tenido el comercio de Tuy con la construcción en Areas-Tui – situado al SO de Tui- del segundo Outlet⁴ más grande de España y la potenciación por parte de la asociación de comerciantes ACITUI de los comercios locales. Además, Tuy se ha convertido en una de las ciudades más visitadas de Galicia, teniendo en cuenta que su casco histórico es el segundo más visitado de Galicia tras el de Santiago de Compostela. En la ciudad, hay que remarcar, se desarrolla gran cantidad de actividades de carácter turístico, lúdico y cultural.

Patrimonio de la ECTV:

Catedral de Santa María de Tuy: La Catedral de Santa María de Tuy tiene apariencia de fortaleza con torres almenadas, caminos de paso y pasadizos.

Museo y Archivo Histórico Diocesano: Fue un antiguo hospital de pobres y peregrinos, construido en el año 1756. Consta de tres plantas organizadas alrededor de un hermoso patio de la época barroca. El museo conserva valiosos fondos arqueológicos, medievales y de arte sacro, así como una rica orfebrería de plateros locales, españoles y americanos.

Convento e Iglesia de las Clarisas: Conocido como convento de las Clarisas o Encerradas fue fundado en el año 1524 en el solar donde se ubicaba la antigua iglesia románica de Santa María. En 1688 inician la construcción de la actual iglesia, obra del maestro Santiago Domingo de Andrade. Los edificios monacales que hoy podemos admirar se corresponden con a los siglos XVII-XVIII. El retablo de la iglesia, obra barroca del siglo XVII, es el más sobresaliente del monasterio.

Túnel de las Monjas Clarisas: Se encuentra en el fondo de la calle que lleva al convento de las Clarisas, constituyendo uno de los rincones más típicos de Tuy. Es un pasadizo abovedado bajo el convento, que comunica la parte alta de la ciudad y la zona entre las murallas.

Puente Internacional de Tuy: Diseñado por el ingeniero riojano Pelayo Mancebo, forma parte, desde hace más de un siglo, del entorno típico de Tuy-Valença do Minho. En la actualidad se cuenta con un nuevo puente internacional que une España con Portugal por medio de la autovía Vigo-Tuy, enlazando con la autopista Valença do Minho - Lisboa.

Paseo de la Corredera: El Paseo de la Corredera es la calle principal y más conocida de Tuy. Es la zona peatonal o de paseo por excelencia. Se trata de una calle rodeada de edificios nobles llenos de historia y donde la piedra es la principal protagonista.

Iglesia de San Francisco: En su origen era parte del conjunto conventual franciscano construido en el año 1682. Dotado de biblioteca pública, realiza un extraordinario servicio como foco de la cultura para todos los habitantes de la ciudad. Del exterior destaca su equilibrada fachada. En el interior, la cúpula de media naranja,

4. Establecimiento comercial especializado en la venta de productos en stock o de una temporada anterior

el amplio coro, el retablo mayor realizado en 1741 y la capilla de la «Venerable Orden Tercera», construida en 1777 son lo más destacado.

Monumento al Caballo Salvaje: Obra del internacional escultor tudense Juan Oliveira (1928-2002), quien tiene buena muestra de sus bronce monumentales en varios lugares de España, como en el aeropuerto de Barajas en Madrid y plaza de España y antiguo Teatro García Barbón en Vigo.

Glorieta de Vigo: Se encuentra al final del paseo de la Corredera, desde ella se tiene una amplia panorámica de la ribera del Miño y es donde se sitúa el monumento al caballo salvaje.

Jardines de Troncoso: Lugar de encuentro y tranquilo paseo, fue realizado sobre el recorrido de la antigua muralla de los siglos XVII-XVIII. La forma del jardín se adapta a la fortificación, destacando el bastión con la característica forma de punta de flecha, en la que actualmente se ubica una fuente artísticamente decorada.

Paseo Fluvial: En los últimos años se ha realizado un precioso paseo fluvial desde la playa de la Marina hasta el Parque do Penedo, entre la antigua muralla medieval y el río Miño. Se trata de un lugar de esparcimiento y paseo a orillas del río Miño. Situado entre el río y la antigua muralla medieval ofrece un espacio natural ideal para disfrutar en contacto con la naturaleza.

Castillo de Valença, considerada la mayor fortaleza del Alto Miño. Tienen 5 Km de perímetro amurallado. En la actualidad está dedicada al turismo siendo uno de los mayores centros comerciales abiertos de Europa.

Convento de Ganfei, en la parroquia de Ganfei, a 3 km. de Valença do Minho en dirección a Monção, y frente a la ciudad de Tui, hallamos este Monasterio que data del siglo XII y contiene —pese a las amplias reformas de los siglos XVII y XVIII— importantes muestras de arte románico. Destacan los arcos y capiteles que separan las 3 naves de la iglesia, con interesantísimos detalles escultóricos, y algunas capillas laterales, de planta semicircular y bóvedas de piedra, típicas del románico.

Iglesia de Santa María de los Ángeles (en portugués: Santa Maria dos Anjos) es una iglesia románica construida en la segunda mitad del siglo XIII y consagrada en 1276, situada dentro del casco antiguo de la fortaleza de Valença do Minho. De nave única longitudinal encabezada por un ábside rectangular. El campanario cuadrangular, capilla y sacristía rectangulares se encuentran adosadas al muro sur. La fachada principal contiene un portal con arcos de medio punto con tres arquivoltas sostenidas por columnas rematadas por capiteles.

1.3. LA ECTV YA TIENE LIBRO: GUÍA TURÍSTICA DE LA EUROCIUDAD TUI-VALENÇA

El 12 de noviembre de 2013 se llevó a cabo, en Valença do Minho, la presentación de la *Guía turística de la Eurociudad Tui-Valença*. Es la primera guía conjunta de la Eurociudad en la que se recopila toda la información disponible a nivel geográfico, la historia común, la naturaleza y la cultura popular, así como los servicios y las posibilidades turísticas, culturales, de ocio, gastronómicas y deportivas que ofrece este espacio territorial. La publicación hace especial énfasis en el turismo, sobre

todo en el de proximidad, como elemento dinamizador de la economía local de la zona. El libro ha sido escrito en gallego y en portugués y cuenta con traducción al castellano y al inglés. El contenido de la obra se estructura en seis capítulos, el marco geográfico, el marco histórico, las rutas de arte y patrimonio, el Camino de Santiago, la cultura popular, la naturaleza, la Eurociudad y la agenda de la zona. El vicepresidente de la Xunta y los regidores municipales apadrinan esta publicación sobre «dúas cidades, tres linguas e dous pobos unidos por un río, unha emoción e unha vontade», reza el subtítulo. Una cuidada y atractiva publicación de 86 páginas, ilustradas con 95 fotografías a todo color, con textos en gallego, portugués, castellano e inglés, es el libro que describe con todo lujo de detalles la historia, costumbres, tradiciones, gastronomía, rutas de arte y patrimonio, camino de Santiago y naturaleza de la Eurocidade Tui-Valença do Minho, donde residen casi 35.000 habitantes en un territorio de 169 kilómetros cuadrados. El libro está financiado por la Xunta, con fondos Feder.

La Pousada San Teotonio de la ciudad valenciana fue el espacio elegido para dar a conocer esta publicación, cuyo contenido da a conocer el marco geográfico y datos como los habitantes que suma la Eurociudad, distribuidos en 28 parroquias o freguesías, con 169,14 habitantes por km², distribuidos en un área de 185,4 km². Define las dos ciudades históricas unidas por dos puentes internacionales por los que circula una media de 5.000 vehículos diarios. Uno de ellos, el metálico, fue construido en el año 1884. Otros referentes son la fortaleza de Valença, que aspira a ser declarada Patrimonio de la Humanidad, y la catedral de Tui. El libro tuvo una edición de 2.000 ejemplares. El alcalde tudense informó que una parte se destinará a regalo institucional y otra para los espacios municipales.

1.4. EL FUTURO A MEDIO PLAZO: ¿LA EUROCIUDAD TUI-VALENÇA, HACIA LA UNIDAD MUNICIPAL?

La unión de dos municipios transfronterizos como Tui y Valença do Minho (Portugal), llama la atención en la Unión Europea y hay cargos políticos que ponen como ejemplo la Eurociudad que han creado y que tiene como objetivo final, a largo plazo, la unidad total con una sola ciudad y un solo gobierno municipal. Los regidores de Tui y Valença do Minho, Moisés Rodríguez y Jorge Salgueiro Méndes, reconocen que ahora mismo «hay limitación tanto política como administrativa», pero «la Eurociudad vende y la visibilidad que alcanzamos los dos municipios juntos, no la tenemos a nivel individual». Una prueba palpable son los 385.000 resultados de búsqueda en el buscador Google (a fecha de diciembre de 2013) que tiene la Eurociudad Tui-Valença, mientras que la de Verín-Chaves se queda en 143.000 búsquedas, y el hecho de que la Eurociudad miñota es la novedad principal de Portugal en los últimos años, dice Jorge Méndes. Además han detectado que «tenemos menos efectos de crisis; hay movimiento comercial», comparando la situación con la de otras ciudades de mayor población. Juntos han promovido la mejora y mantenimiento de la línea ferroviaria Vigo-Porto y la Eurociudad influyó en que se ejecutase la obra de mejora del puente internacional para uso ferroviario.

Sus presupuestos municipales para el 2014 son de 9 millones para Tui y 16,9 millones el de Valença.

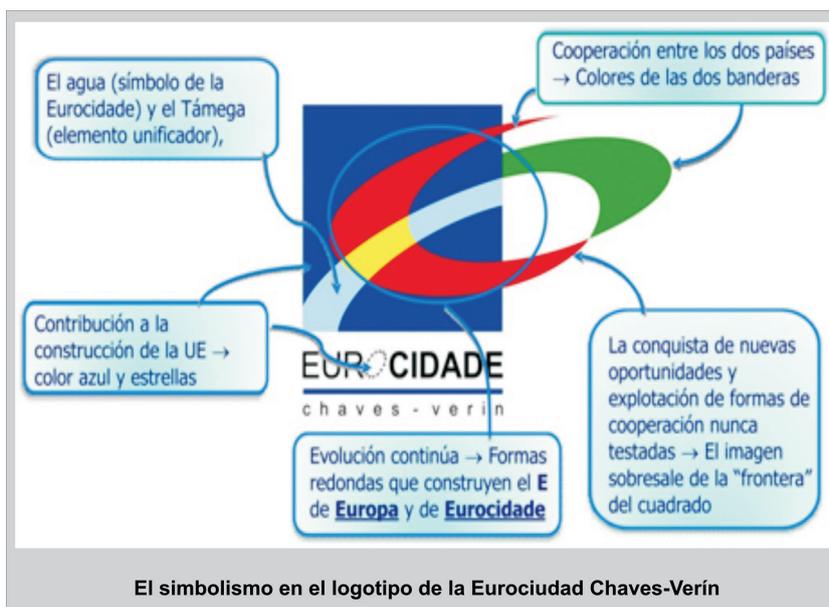
¿Cuánto cuesta la Eurociudad? La respuesta es «cien mil euros por año a pagar entre ambos municipios, nunca más de esa cantidad. Lo entendemos como una inversión». Enfocan el proyecto hacia la captación de fondos europeos de programas de cooperación transfronteriza. Así se financió la publicación del libro turístico de la Eurociudad, con notable resonancia. Para el primer trimestre del presente año estaba prevista la creación del embrión de la institución municipal conjunta con entidad jurídica. «Los estatutos están en proceso de redacción. Tendrá un secretario, alternando en el puesto el de Tui y el de Valença. Tendrá sede propia», explican, junto al concejal José Ángel Villaverde y los vareadores Manuel Rodríguez López y José Monte. «Estamos en una coordinación perfecta para sacarle el mayor jugo. De ahí la propuesta de integración en la comunidad Galicia-Norte de Portugal», incide Moisés Rodríguez. Entre sus proyectos, además de los deportivos, culturales, turísticos y de empleo, se está trabajando para eliminar el «roaming» (itinerancia) de los teléfonos móviles. Y para cuando esté creado el mercado ibérico para el suministro eléctrico (MIBEL), aseguran que pondrán sobre la mesa el servicio de suministro desde Portugal para los usuarios de Tui que lo deseen, buscando abaratar el coste. El servicio de recogida de basuras, acabará siendo también conjunto.

En la vida diaria, los habitantes de este territorio transfronterizo unido, utilizan servicios públicos comunes. Es el caso del Aula de la UNED de Tui, la Escuela Superior de Economía de Valença, el Conservatorio Profesional de Grado Medio y la Escuela Municipal de Música de Tui, el Teatro Municipal de Tui, los centros de salud de ambas ciudades, los Bombeiros Voluntarios de Valença, la catedral de Tui y dos puentes internacionales sobre el río Miño. El reto a superar, salvar la diferencia horaria. La Eurociudad concurrirá en Fitur con Turismo Rías Baixas y en la Bolsa de Turismo de Lisboa, con el CIM Alto Minho. La promoción turística es un factor se sumo valor, por lo que están perfilando nuevas opciones que les llevarían a reunirse en países como EE UU y Brasil, con emigrantes allí asentados, para presentarles la oferta atractiva que pueden ofrecerles, además de brindarles oportunidades de inversión en el territorio de la Eurociudad, como ya han materializado algunos en Valença do Minho. El camino jacobeo portugués crece en número de peregrinos de año en año. La Eurociudad es por su situación, puerta de salida de Portugal y de entrada en España.

En cartera siguen estando vigentes metas como la mejora del servicio ferroviario desde Oporto a Vigo, aspiración que obtuvo un espaldarazo en la Cumbre Ibérica de Vidago del 1 de junio de 2014. Allí se aprobó el inicio de un nuevo servicio que entró en funcionamiento el 1 de julio de 2014, con la inclusión de 3 nuevas paradas en Viana de Castelo, Nine-Braga y Valença do Minho, sin intercambio de maquinista en la frontera» Las paradas en Viana do Castelo, Nine-Braga (con enlaces a Guimarães y Barcelos) constituyen no solo una propuesta histórica del Eixo Atlántico, sino que van a suponer una importantísima mejora en el servicio público y un aumento, en el ya creciente número de usuarios, lo que una vez más refuerza la posición pionera de la entidad cuando hace unos años se anunció el cierre de la línea ferroviaria entre Oporto y Vigo.

2. CHAVES-VERÍN

Si el Miño une a Tui y Valença do Minho, la Eurociudad Chaves-Verín (ECChV) está constituida por el territorio que ambos ayuntamientos ocupan en el valle del Alto Tâmega entre el Norte de Portugal y Sureste de Galicia respectivamente. La distancia entre ambas localidades, contada a partir del centro urbano, es de 25 km. El territorio de Chaves ocupa unos 591 km², repartidos en 53 freguesias⁵ y el de Verín unos 94 km² repartidos en 15 parroquias⁶. La población se asienta básicamente en la depresión del Tâmega, alcanzando en Chaves las estribaciones de las montañas que la rodean sobrepasando los 700 metros de altura. Como enclaves de interior, la climatología de la ECChV alcanza las máximas y mínimas temperaturas en los meses álgidos de verano e invierno.



En la ciudad de Chaves, capital del concelho, se concentra la mayoría de la población (unos 20.000 h.) que se acerca a los 44.000 habitantes sumados el perímetro periurbano y los núcleos rurales anejos. La villa de Verín es la capital del ayuntamiento y cuenta con más de 10.000 habitantes, sobrepasando los 14.800 en todo su territorio. Además de las vías comarcales y carreteras principales de ambos

5. Freguesias de Chaves: Águas Frias, Anelhe, Arcossó, Bobadela, Bustelo, Calvão, Cela, Cimo de Vila da Castanheira, Curalha, Eiras, Ervededo, Faiões, Lama de Arcos, Loivos, Madalena (Chaves), Mairos, Moreiras, Nogueira da Montanha, Oucidres, Oura, Outeiro Seco, Paradela, Póvoa de Agrações, Redondelo, Roriz, Samaiões, Sanfins, Sanjurge, Santa Cruz - Trindade, Santa Leocádia, Santa Maria, Maior, Santo António de Monforte, Santo Estêvão, São Julião de Montenegro, São Pedro de Agostém, São Vicente, Seara Velha, Selhariz, Soutelinho da Raia, Soutelo, Travancas, Tronco, Vale de Anta, Vidago, Vila Verde da Raia, Vilar de Nantes, Vilarelho da Raia, Vilarinho das Paraneiras, Vilas Boas, Vilela do Tâmega, Vilela Seca.

6. Parroquias de Verín: Ábedes (Santa María), Cabreiroá (San Salvador), Feces de Abaixo (Santa María), Feces de Cima (Santa María), Mandín (Santa María), Mourazos (San Martiño), Pazos (San Fiz), Queirugás (San Bartolomeu), Queizás (San Pedro), Rasela, A (Santa María), Tamagos (Santa María), Tamaguelos (Santa María), Tintores (Santa Cristina), Verín (Santa María a Maior), Vilamaior do Val (Santiago).

ayuntamientos, Chaves cuenta además en su red viaria con las autovías A-7 y A-24, esta última conectada con la A-75 que atraviesa el municipio de Verín, enlazando aquí con la A-52 o Autovía de las Rías Baixas. Esta entramado viario le concede actualmente a Chaves y Verín una posición privilegiada y estratégica en el contexto económico del Noroeste Peninsular.

La red hidrográfica se organiza en torno al río Támega, en que afluyen los ríos Abedes, Búbal, Rego Novo y Rego dos Gondulfes. Este río pertenece a la cuenca del Duero. Las superficies forestales están formadas por árboles de ribera, pinos y por matorrales. Las tierras de cultivo son de gran fertilidad y se sitúan en la zona del valle, donde abundan las viñas, que proporcionan el famoso vino de Monterrei. Las condiciones climáticas, que favorecen la calidad del vino, se caracterizan por su suavidad térmica en invierno, el calor estival y las escasas precipitaciones.

2.1. CHAVES-VERÍN: HISTORIA COMPARTIDA DESDE LA ROMANIZACIÓN

La interrelación humana en la cuenca del Támega se remonta al Neolítico, continuando durante la Edad del Bronce y la época castreña, en que los Tamagani, de estirpe celta, era el pueblo que se asentaba en las riberas del Támega. Durante la romanización surgen las *villae* como Verín y en el entorno de las Caldas, el emperador Flavio Vespasiano funda en el año 78 d. C. el municipio de Aqua Flaviae, origen de Chaves. La ocupación sueva trajo en el año 462, la ruina para esta zona, causando la prisión de Idacio, obispo de Aqua Flaviae. Siglos después (716), serían los árabes quienes ocupasen estas tierras a inicios del siglo VIII. Las guerras derivadas de la Reconquista cristiana traerían inestabilidad, miseria y emigraciones, siendo Alfonso I de León quien primero las recuperase del dominio musulmán. Pero no sería hasta el año 878 en que definitivamente se llevase a cabo la repoblación del valle del Támega y de la ciudad de Chaves de la mano de Odoario en nombre de Alfonso III.

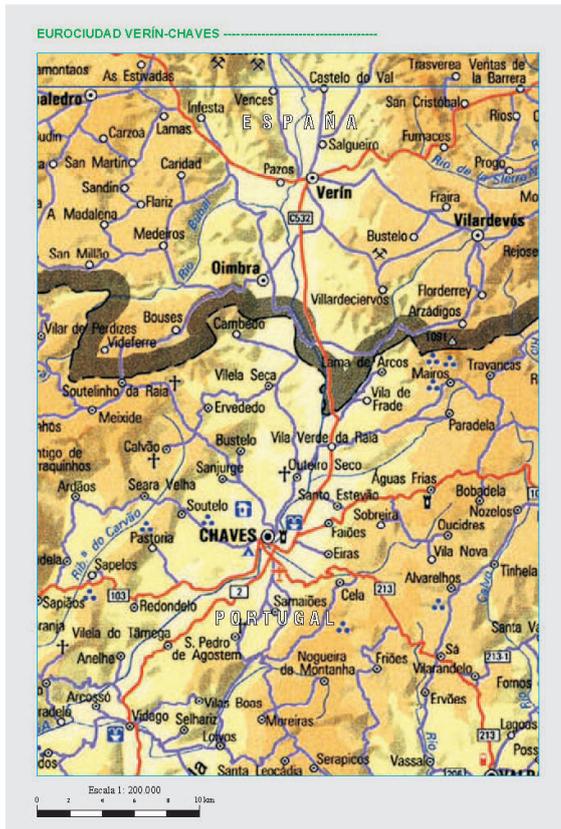
En el año 931 ya aparece documentado el nombre de Verín y comienzan los pleitos entre las sedes obispales de Ourense y Braga por las parroquias fronterizas. En el año 1258, el rey Afonso III de Portugal le concede a Chaves fuero, que sería renovada en 1350 por Afonso IV. Con Chaves bajo poder regio se va a producir la crisis dinástica de 1383 que llevó al alcalde de Chaves a tomar partido por Castilla. El rey Juan I reconquistaría la plaza de mano del condestable Nuno Álvares Pereira a quien le fue donada la villa. A finales de la Edad Media, Chaves y Monterrei son villas importantes y compartían las rutas jacobeanas. En ambos lugares y por escaso margen de años van a instalarse impresores que trabajando en ambos lugares van a dar a luz dos joyas bibliográficas como el Sacramental de Chaves en 1488 y el Misal Auriense en 1494. A comienzos del siglo XVI, Chaves recibiría de don Manuel, un nuevo foro confirmando los anteriores. Los siglos de la Edad Moderna van a ser de continuos enfrentamientos fronterizos en el valle, con ocupación de lugares y plazas por ambos lados. No sería hasta la invasión napoleónica que las fuerzas de uno y otro lado de la frontera se uniesen contra el enemigo común. Las convulsas guerras civiles de los siglos XVIII y XIX en Galicia y Portugal, llevarían a numerosos

refugiados e intrigantes, a uno y otro lado de la frontera en busca de apoyos. Una de las últimas incursiones desde Galicia sería la del monárquico Paiva Couceiro en 1912. En el año 1929, la villa de Chaves fue elevada al rango de ciudad al convertirse por población y dinamismo en un importante centro urbano del N portugués.

2.2. EL TERMALISMO, SEÑA DE IDENTIDAD DE LA ECCHV

En el área territorial de Chaves-Verín existe una de las mayores concentraciones de manantiales de aguas termales y minero-medicinales de la península, recursos que constituyen una importante fuente de oportunidades para recibir la clasificación de Destino Turístico Termal y para desarrollar un área de excelencia turística centrada en la salud y en el bienestar. Chaves tiene una oferta termal en donde se están desarrollando, en los últimos años, importantes inversiones para a su renovación, y Verín está principalmente centrada en la explotación industrial de las aguas minero-medicinales (plantas de embotellamiento) con destacadas marcas del mercado. Actualmente, la Eurociudad se ha consolidado como un espacio de excelencia turística termal, con una visión integrada: una oferta innovadora y de calidad en el ámbito de las infraestructuras y servicios especializados (balnearios), una oferta profesionalizada en el ámbito de la hostelería y de la restauración, desarrollo de servicios y actividades complementarias dinamizadoras (centro de interpretación del termalismo, productos de higiene y belleza, actividades comerciales, culturales y de ocio, rutas turísticas, entre otras) y la existencia de un contorno amigable, saludable y medioambientalmente sostenible.





De los acuíferos existentes mana un agua de calidad inigualable, reconocida gracias a su aprovechamiento actual, bien para tratamientos, bien como agua embotellada. Los manantiales más reseñados son Cabreiroá, Sousas, Fontenova, Fuente do Sapo y Caldeñas del lado gallego y las Caldas de Chaves, Campillo, Vidago y Vilarelho da Raia del lado luso. Esta abundancia de aguas es consecuencia de una falla tectónica, la fractura de Corga, que atraviesa el territorio transfronterizo y da lugar a una elevada densidad de aguas minero-medicinales en el Valle de Monterrey y Alto Tâmega. Este origen común les hace compartir características fisicoquímicas e indicaciones muy similares distinguiéndose principalmente por sus temperaturas.

2.3. LA FRONTERA

La frontera recibe popularmente en ambos lados y desde tiempos inmemoriales, el nombre de «Raia», constituyendo uno de los aspectos más definitorios de la zona al no existir apenas grandes accidentes geográficos que la delimiten. Este aspecto, marcaría desde antiguo las características económicas y sociales de la zona y de los habitantes de uno y de otro lado. Como forzada frontera política, partió al mismo Valle del Tâmega en dos y fue motivo de amores, odios y solidaridades diversas. La actual política comunitaria de eliminación de las fronteras ha reavivado proyectos económicos, culturales y sociales, latentes desde siempre a pesar de las ignominiosas guerras que avivaron enfrentamientos seculares hoy felizmente superados. Los aspectos comerciales, incluido el clandestino contrabando, fueron los que en los últimos años han caracterizado las relaciones interfronterizas a los ojos de mucha gente.

Desde antaño, las relaciones sociales entre los pueblos de la «raia», se manifestaban primordialmente en la asistencia a los oficios religiosos de uno y de otro lado, en los matrimonios mixtos, en el intercambio o venta de diversas mercancías y en la asistencia sanitaria y ayuda mutua en caso de catástrofes. Las manifestaciones de solidaridad con los huidos y exiliados en tiempos de represión y de persecución política, son también una inolvidable contribución que merece destacarse para

ejemplo de muchos. Las numerosas variaciones de la frontera, que no se trazó definitivamente si no en 1864, ha ayudado a esta interrelación. Tan «arraianos» son los de un lado como los del otro lado y esta palabra que aún no hace mucho tiempo era usada en tono peyorativo (raiotos), se convierte hoy en sinónimo de identificación y motivo de honra para las gentes de esta amplia zona galaico-portuguesa. La raya fronteriza, como se puede comprobar por los documentos, es casi una concepción moderna, apurada por las consecuencias de las guerras, pero siempre fue una frontera viva donde las costumbres, recursos, cultura y población crearon una inherente intercomunicación y solidaridad que tiene su origen en lo más profundo de la historia.

2.4. LA ECCH-V COMO LABORATORIO TRANSFRONTERIZO

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

Fue en el marco de esta política comunitaria, y a partir del impulso de los gobiernos municipales de la ciudad de Chaves en el norte de Portugal y de Verín, en el sur de Galicia, se creó, en diciembre de 2007, la Eurociudad Chaves-Verín, en el valle del río Támega, como se mencionó al principio. El proyecto, que presentaba como socios al municipio de Verín, al municipio de Chaves, al Eje Atlántico del Noroeste Peninsular, a la Dirección Xeral de Xuventude de la Xunta de Galicia, al Instituto Portugués da Juventude y a la Deputación de Ourense, comenzaba con un coste de 1.333578 €, y una cofinanciación solicitada a los Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER) de un 75%. En disonancia con otras localidades de la raya seca, ambas localidades presentan un incremento de población desde los años 90, en un entorno regional de éxodo de la población joven y de envejecimiento demográfico generalizado, así como una fuerte terciarización de la actividad económica.

Tanto Chaves como Verín funcionan como núcleos de empleo y comercio para las áreas que las rodean, de predominante carácter rural, y presentan una concentración de población superior al 50% respecto a la totalidad de parroquias que integran ambos municipios; en el caso de Verín, el municipio es la segunda unidad de población en términos censales de la provincia de Ourense, por detrás de la capital. En el caso de Chaves, pese a ser el mayor de los municipios de la Región del Alto Trás-os-Montes, la concentración de población va en paralelo a un aumento del desempleo, al igual que en Verín. La primera línea de acción de la Eurociudad fue la creación, en 2007, del Centro Transfronterizo de la Droga y de la Tóxicodependencia, actuación conjunta entre la Delegación Regional del Norte del Instituto de Tóxicodependencia de Portugal (IDT) y su homóloga gallega, el Servido Gallego

de Salud. El Centro Transfronterizo de Chaves, más allá de abarcar la región del Alto Trás-os-Montes portuguesa, sirve también a los usuarios de la provincia de Ourense y, especialmente, de la Mancomunidad de Verín-Monterrei, constituyéndose como el primer servicio transfronterizo en la Eurociudad. Fue desarrollado con el auspicio del programa INTERREG El-A, siendo el acceso a de servicios de salud en hábitats dispersos, como se mencionaba más arriba, una de las demandas con más apoyo social.

Más allá de este primer servicio, los ejes de acción de la Eurociudad se han ido concretando en tres áreas de actividades. Por un lado, las acciones diseñadas en torno al Desarrollo de la Eurociudadanía. El objetivo es «fomentar el sentido de pertenencia a una misma unidad territorial» proponiendo un paraguas común (Eurociudad Chaves-Verín: la Eurociudad del Agua). Para ello, se gestiona una agenda cultural común, a través de la que se programan diferentes actividades (torneos de fútbol, excursiones de senderismo, exposiciones de artistas locales de ambos lados, concursos, etc.). Además, en este eje se proyecta el desarrollo de un sistema de transporte colectivo de la Eurociudad, la rehabilitación del antiguo edificio de aduanas de Feces da Cima (Verín) para crear una Ventanilla Única, una Oficina de Juventud y un local de ensayos transfronterizos; y la creación de una tarjeta de Eurociudadano, como documento de pertenencia y de posibilidad de libre circulación y del uso de equipamientos públicos en toda la Eurociudad.

Una segunda línea de trabajo es la desarrollada en torno a la Dinamización Económica. Así, la Eurociudad patrocina paquetes de turismo integral en torno a los servidos termales del río Támega; promueve la creación de un área y un directorio comercial común, llamado Frontera Comercial Abierta, de un parque logístico desde el que ordenar el intercambio de mercancías entre ambos países, y de un sistema de apoyo a las iniciativas empresariales, tanto para la creación como para la consolidación de emprendedores en ambos lados (reflejado en el Dossier Eurociudad, 2009). Y, por último, el eje de trabajo referido como Desarrollo Sostenible. En esa área, se trata de impulsar una Eurociudad Ecológica del Támega, a través de la valorización del río como símbolo de los valores naturales, históricos y culturales de la zona del alto Támega. Otra de las actuaciones previstas englobaría un plan de ordenación conjunta del territorio de la Eurociudad.

2.5. CHAVES-VERÍN: LA EUROCIUDAD DEL AGUA

Si el patrimonio edificado, y el natural, constituyen el gran recurso turístico y de ocio de la EC Tui-Valença dp Minho, en la EC Chaves-Verín existe una de las mayores concentraciones de manantiales de aguas termales y minero-medicinales de la península, recursos que constituyen una importante fuente de oportunidades para recibir la clasificación de Destino Turístico Termal y para desarrollar un área de excelencia turística centrada en la salud y el bienestar. Chaves cuenta con una oferta termal en la que se están desarrollando en los últimos años importantes inversiones para su renovación, mientras que Verín está principalmente centrada en

la explotación industrial de las aguas minero-medicinales, con destacadas marcas en el mercado.

* **Oferta innovadora y de calidad.** Actualmente, la Eurocidade se ha consolidado como un espacio de excelencia turística termal, con una visión integrada: una oferta innovadora y de calidad en el ámbito de las infraestructuras y servicios especializados (balnearios); una oferta personalizada en el ámbito de la hostelería y la restauración; desarrollo de servicios y actividades complementarias dinamizadoras (centro de interpretación del termalismo, productos de higiene y belleza, actividades comerciales, culturales y de ocio, rutas turísticas, etc); y la existencia de un contorno amigable, saludable y medioambientalmente sostenible.

* **Dos países, un destino.** El viaje por la Eurocidade Chaves-Verín comienza a vista de pájaro desde el horizonte de las tierras de Monterrei, donde se puede observar su complejo amurallado, con sus castillos, baluartes defensivos, hospital de peregrinos, iglesia y las casas de los vasallos de los condes de Monterrei. Frente al castillo, elevado sobre un promontorio, se encuentra el antiguo colegio de los jesuitas, hoy parador nacional de turismo. En este emplazamiento se imprimió el primer libro gallego, 'Missale Auriense', que se conserva en la catedral de Ourense. Esta es tierra de vinos con denominación de origen, ya que Monterrei es godello blanco y mencía tinto, caldos a los que esta tierra ha conferido personalidad propia y que el visitante puede disfrutar en la Ruta de Vinos del Valle de Monterrei.

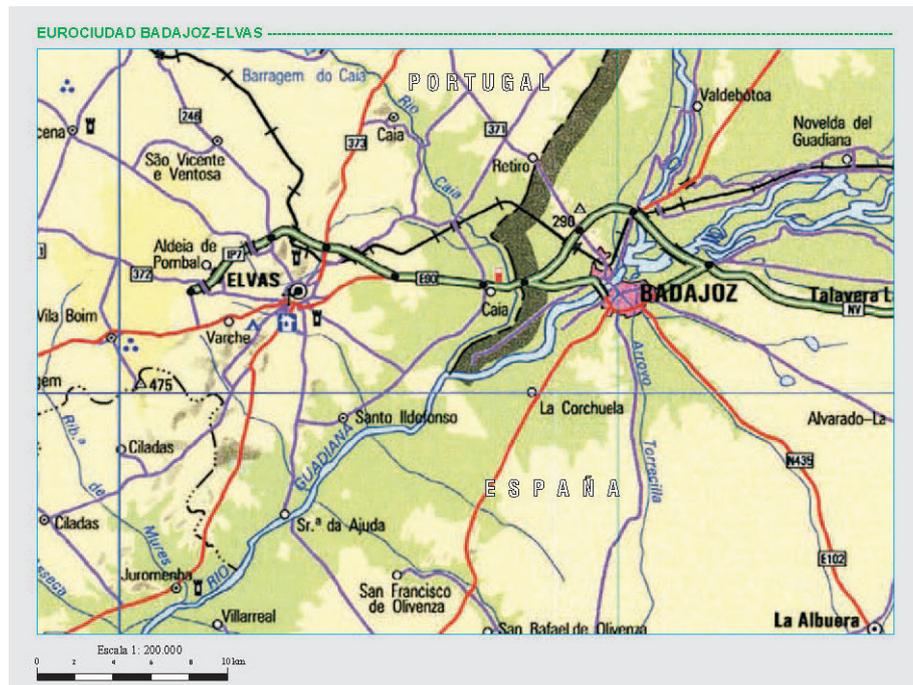
* **Tres balnearios.** Y de vinos pasamos a las aguas, que en Verín, barrio norte de la Eurociudad con 13.944 habitantes, tienen su capital. El municipio embotella aguas de tres balnearios diferentes: Sousas, Fontenova y Cabreiroá. Un cuarto balneario, el de Caldeliñas, pone de manifiesto el importante papel que el termalismo tuvo en el pasado de la villa. Un paseo por las calles de Verín da pistas de ello: construcciones de sencilla planta y fachada, elementos representativos de la arquitectura tradicional, se conjugan con casas blasonadas y edificios de carácter religioso con importancia tanto en el aspecto constructivo como lo que conserva en el interior.

* **Historia y modernidad.** El río Támega cruza Verín y su caudal fluye hacia el sur, uniendo los barrios de la Eurocidade. Afluente gallego del Douro, el Duero convertido ya en portugués, si se sigue su rumbo se cruzará la 'raya' con Portugal y se llega a Chaves (44.186 habitantes), la Aquae Flaviae romana, en la que la historia y la modernidad confluyen en un centro urbano que prospera gracias al comercio, al termalismo y al turismo. El visitante no debe de dejar de visitar las Termas do Emperador, el fuerte de San Francisco, el castillo medieval o el puente romano. Y en la mesa, qué mejor que disfrutar del jamón y los chorizos (fumeiros) que gozan de gran fama y son además ingredientes fundamentales en la elaboración del 'folar de Chaves' o los conocidos 'pasteis de Chaves' (hojaldrados rellenos de carne picada), que con toda probabilidad harán las delicias de los paladares más exigentes.

* **Posición estratégica.** Además de las vías comarcales y carreteras principales de ambos ayuntamientos, Chaves cuenta en su red viaria con las autovías A-7 y A-24, esta última conectada con la A-75 que atraviesa el municipio de Verín, donde enlaza con la A-52 o Autovía das Rías Baixas. Este entramado viario le concede actualmente a Chaves y a Verín una posición privilegiada y estratégica en el contexto económico del Noroeste peninsular.

3. BADAJOZ/ELVAS

La Eurociudad Badajoz-Elvas (EC-BE) es, por sus dimensiones demográficas y situación geográfica, la más consolidada y la que ofrece mayores perspectivas de crecimiento de las cuatro Eurociudades ibéricas. Contribuyen a ello la población que gestiona la eurociudad (153.000 habitantes por Badajoz⁷ y 29.000 por Elvas⁸, lo que hace un total de casi 190.000 habitantes). Gestiona, como se puede comprobar, la EC-BE más población que algunas provincias españolas –Soria: 95.000 hab., Teruel: 145.000, Ávila y Palencia: 170.000-; o la misma, o similar, que otras –Zamora: 190.000, Huesca: 228.000-. En el caso de Portugal, algunos distritos tienen menos población que la EC-BE –Bragança: 150.000 hab., Guarda: 175.000, Évora: 174.000, Beja: 162.000-.



El casco urbano de Badajoz dista un kilómetro de la frontera portuguesa de Caia, que recibe su nombre del río homónimo que, en esa zona, delimita España de Portugal. Badajoz fue fundada a orillas del Guadiana sobre un cerro de calizas paleozoicas,

7. 186.000 habitantes si incluimos a la comarca de Badajoz, formada por 9 localidades y 9 entidades menores: Alburquerque, Badajoz (entidades menores: Alcazaba, Alvarado, Balboa, Gévora del Caudillo., Guadiana, Novelda del Guadiana, Sagrajas, Valdebótoa, Villafranco del Guadiana), La Albuera, La Codosera, Pueblonuevo del Guadiana, San Vicente de Alcántara, Talavera la Real, Valdelacalzada, Villar del Rey. Tierra de Badajoz ocupa la parte noroccidental de la provincia pacense, proyectándose hacia el norte una buena porción territorial que llega hasta la provincia de Cáceres, y otra hacia el sur, que hace lo propio en las comarcas de Llanos de Olivenza y Tierra de Barros, mientras que el borde occidental marca la frontera portuguesa y el oriental, menos definido, la Tierra de Mérida - Vegas Bajas.

8. Freguesías de Elvas Ajuda, Salvador e Santo Ildefonso, Alcáçova, Assunção, Barbacena, Caia e São Pedro, Santa Eulália, São Brás e São Lourenço, São Vicente e Ventosa, Terragem, Vila Boim, Vila Fernando.

labrado por el río hasta dejarlo en un resalte de 60 metros de altura. En este cerro, denominado de la Muela, se encuentra la Alcazaba, uno de los principales monumentos de la ciudad. El término municipal de Badajoz se asienta sobre suelos derivados de los depósitos terciarios, que empastaron los relieves paleozoicos. Su altitud media es de 184 m sobre el nivel del mar. Las cotas máximas se localizan en el Cerro del Viento (219 m), en el Fuerte de San Cristóbal (218 m) y en el Cerro de la Muela (205 m). La mínima corresponde al cauce del río Guadiana con 168 m.



Badajoz posee un aeropuerto, situado a unos 14 km de la ciudad. Comparte pista y torre de control con la base aérea del Ejército del Aire de España, la de Talavera la Real. La zona civil (aeropuerto), gestionada por AENA, cuenta con vuelos directos a Barcelona y Madrid-Barajas, y en época estival, también a Gran Canaria, Tenerife Sur, Palma de Mallorca, París-Orly y Valencia. En cuanto a la plataforma destinada a los aviones, ésta tiene 30.000 m² para aviación comercial y 5000 m² para la general. Esta permite la presencia simultánea de cinco aeronaves. En la zona central del vestíbulo se sitúan ocho mostradores de facturación más uno para equipaje especial, la terminal tiene 4401 m². El aparcamiento, 245 plazas, todas gratuitas y con marquesina. Además, posee una nueva Central Eléctrica que da servicio a todas las instalaciones.

3.1. EL PROYECTO DE UN POLO DE DESARROLLO BADAJOZ-ELVAS (1970), COMO ANTECEDENTE DE LA ACTUAL EUROCIUDAD BADAJOZ-ELVAS

Desde el punto de vista de la geografía física, la meseta-penillanura extremeña, de matriz paleozoica, tiene su continuación, sin más accidente interpuesto que el Guadiana, en la extensa meseta alentejana, que se diluye suavemente en las proximidades del Atlántico en contacto con materiales neógenos. El Suroeste Ibérico siempre existió como un área geo-económica y social de la Península Ibérica. Basta con repasar la historia para encontrarnos ya en el siglo I con la colonización romana; y, con posterioridad, también con la ocupación visigoda para poder descubrir una demarcación administrativa como la de Lusitania, que abarcó buena parte de todo el Suroeste Ibérico. Más tarde, bajo el dominio islámico, que se prolonga por cinco siglos en esta zona peninsular, diferenciamos los reinos de taifa como el de Badajoz o el de Algarve, que ocuparon también buena parte del Suroeste Ibérico. De los pasos fronterizos entre Castilla -España después-, entre Madrid y Lisboa, el pacense era el privilegiado por pasar por Badajoz la calzada real luego devenida en carretera nacional, hoy flamante autovía. De las tirantes relaciones interpeninsulares en la baja edad media y tras la separación, en 1640, de Portugal de la corona española, dan fe las espectaculares fortalezas que jalonan la raya en el tramo alentejano-extremeño en general, y la no menos espectacular ciudadela de Elvas y el recinto amurallado de Badajoz, hoy casi inexistente, y su alcazaba, del siglo XII. Tras mirarse con recelo Badajoz y Elvas durante siglos, trasunto del recelo hispano-luso, más que del de los lugareños de ambas poblaciones, hay que esperar hasta la década de los setenta del pasado siglo para que se abra una brecha en las murallas de las mentes de quienes tenían capacidad de decidir en las altas esferas.

Fue así como en 1970, el ingeniero de montes, también periodista, español D. Manuel Martín Lobo publicó la idea de consolidar un Polo de Desarrollo Badajoz-Elvas. Estamos en los años del «desarrollismo» en España, mientras Portugal lidia con las guerras coloniales en ultramar que detraen no pocos recursos. La propuesta de Martín Lobo se enmarca o concibe como una extensión del Plan Badajoz, que este autor estudió detalladamente⁹. España y Portugal aún no eran democráticas y tampoco pertenecían a la Comunidad Europea, si bien Portugal era miembro de la EFTA. La iniciativa de Manuel Martín Lobo, que había viajado por Europa y por Estados Unidos y había visto organizaciones ciudadanas semejantes, le llevó a realizar esta propuesta en la recta final de las dictaduras ibéricas, con un sentido de progreso social estimable. Desgraciadamente, en aquellos momentos no fructificó esta pionera iniciativa. Las nacientes democracias ibéricas, ocupadas de consolidar el sistema democrático y de impulsar el crecimiento económico y preocupadas y ocupadas en el ingreso a la entonces Comunidad Europea no acertaron a rescatar

9. MARTÍN LOBO, Manuel. «El Plan de Badajoz es técnicamente perfecto». Información Comercial Española. nº 247.1954.

MARTÍN LOBO, Manuel. «Una formidable obra conjunta de la ingeniería civil española. El Plan de Badajoz». Boletín del Instituto de Ingenieros Civiles de España, nº 12,1955

la idea hasta el año 2006, en que Luis Fernando de la Macorra y Cano, profesor de Economía Aplicada en la UEX y muy comprometido con la proyección lusa de Extremadura y España, publica un blog en el diario HOY y varios artículos en este periódico, sentando las bases de la actual Eurociudad Elvas-Badajoz.

3.2. RAZONES DE LA EUROCIUDAD BADAJOZ-ELVAS

En 2006 nace la propuesta formal por la Eurociudad Elvas-Badajoz, propuesta en la que tuvo una participación destacada el profesor De La Macorra. Podemos resumir sus principales ideas en las siguientes justificaciones:

1. La Eurociudad Elvas-Badajoz tiene pleno sentido porque se encuentra centrada en la línea de corte entre el eje de crecimiento de la Diagonal Continental Europea en la Península Ibérica (eje Barcelona-Madrid-Lisboa) y en el centro del Suroeste Ibérico. Además, se encuentra entre las capitales ibéricas y ha sido punto de encuentro histórico entre Madrid y Lisboa.

2. La distancia que existe entre Elvas y Badajoz es auténticamente mínima: 8 km atravesando la Avenida de Badajoz, en Elvas. La freguesía de Caia que pertenece al municipio de Elvas, y colinda con Badajoz, ha visto llegar el poblamiento de la capital pacense, en forma de segunda residencia. Esta distancia tan corta facilitó que se lanzara la apuesta por una conurbación conjunta de la que resultara la primera ciudad ibérica o hispano-lusa, en un espacio temporal de un par de décadas.

3. La apuesta por la construcción de una parada de Tren de Alta Velocidad conjunta para Elvas y Badajoz¹⁰, en la línea Lisboa-Madrid, el actual diseño de una Plataforma Logística para Badajoz y otra fronteriza y colindante para Elvas, que deberían conjuntarse, fueron motivos sobrados, junto con la ya existente autovía (tramo español) y autopista (tramo portugués); y por el hecho de comenzar a compartir servicios sanitarios y educativos para proponernos una Eurociudad Elvas/Badajoz.

4. En términos ibéricos, esta Eurociudad fraguará un necesario entendimiento interno mayor entre Portugal y España, que predispondrá a una mayor y mejor proyección externa conjunta. Y en términos sociales, el atractivo de promover una nueva generación eurociudadana bilingüe supondrá una imbricación ciudadana en términos culturales y lingüísticos, como nunca antes se diera en la Historia. Y una aportación inigualable para Portugal y España.

10. La paralización del tramo portugués del AVE Lisboa-Madrid ha comprometido seriamente este proyecto. En principio, el trazado original iba a conectar las capitales de España y Portugal en un tiempo de 2 horas y 45 minutos. Sin embargo, en 2008 el Gobierno de Portugal se desvinculó temporalmente del proyecto debido a la crisis económica que atravesaba Portugal, suspendiendo las obras en su territorio. No obstante, el gobierno luso contempla todavía la posibilidad volver a reactivar las obras para poder aspirar a los fondos europeos. La obra se financiaría en una gran parte por la Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversión y se consideraba estratégica para aumentar la cohesión territorial lusa y peninsular. La interoperabilidad de la red facilitará el movimiento de pasajeros y mercancías, a su vez, por el corredor del Arco Atlántico (Lisboa-Oporto-Vigo). En la parte española hay en la actualidad varios tramos en construcción entre Cáceres y Badajoz. La apertura parcial de parte de la línea, concretamente el tramo entre Badajoz y Plasencia, estaba prevista para el año 2015. Respecto al conjunto del trazado Madrid-Lisboa, se preveía que la construcción comenzase en 2010, y que los primeros trenes circularasen entre Lisboa y Madrid en 2013.

5. Desde un punto de vista socioeconómico, la gestación de un Polo de Desarrollo conjunto entre Portugal y España, tiene, hoy en día, tanto o más sentido que en 1970. Su localización, en el Centro del Suroeste Ibérico, es hoy un motor de las economías regionales del Alentejo y Extremadura, atrayendo inversiones y poblaciones, generando comercio, industria, turismo, investigación, cultura y otros valores añadidos.

6. La necesidad de dedicación a nuevos sectores de actividad económica, relacionados con las energías alternativas y limpias; y el volumen de insolación tan grande de la Eurociudad y de la Eurorregión Extremadura-Alentejo, pueden facilitar la investigación, la promoción industrial y el diseño urbano asociados a estas nuevas tecnologías y a este modelo de desarrollo sostenible.



7. Por último, la facilidad, en el marco de la UE, para emplear instrumentos jurídico-políticos europeos como la Agrupación Europea de Cooperación Territorial, con el perfeccionamiento de la cooperación transfronteriza, supone una gran facilidad para la puesta en funcionamiento de la Agencia para el Desarrollo de la Eurociudad Badajoz-Chaves.

3.3. LA ORGANIZACIÓN POLÍTICA Y JURÍDICA: DE LA EUROCIUDAD «DE FACTO» ACTUAL A LA EUROCIUDAD «DE JURE» EN EL FUTURO

En la actualidad, contamos con una Eurociudad «de facto», con un conjunto de movimientos ciudadanos frecuentes y muy habituales e incluso con desplazamientos residenciales recíprocos. Ha sido muy habitual, desde siempre, ir a almorzar o a cenar a Elvas por parte de los pacenses. No deja de ser menos característica la afluencia masiva y periódica de elvenses que visitan los grandes centros comerciales de Badajoz, o las calles comerciales del centro, a partir de la calle Menacho. Y también ese detecta la afluencia de los elvenses y de los portugueses al sistema sanitario público y privado de Badajoz, no sólo para alumbrar en España ciudadanos portugueses con derecho a optar también por la nacionalidad española, sino para tener consultas pediátricas, oftalmológicas o de cualquier género, sobre todo, en clínicas y facultativos privados. Son muy frecuentes también las compras de los pacenses en el Centro Histórico de Elvas, buscando esos productos singulares y autóctonos portugueses, que siempre han llamado la atención y han hecho las delicias de los consumidores pacenses: toallas, mantelerías y bordados, bronces, «vinhos» de Oporto y regionales, una gran variedad de «queijos» y gastronomía especial, sin olvidamos de los discos de música tradicional portuguesa, de «fado», etc.

Por si todos estos hábitos de visita y turismo fuesen poco, hace años que el famoso Carnaval de Badajoz se asocia con el de Elvas, los estudiantes portugueses y elvenses cursan Medicina u otras licenciaturas en el campus de Badajoz de la Universidad de Extremadura y las trabajadoras de la limpieza o trabajadores de la construcción elvenses y otros trabajan en Badajoz. Y, recientemente, no sólo viven muchas familias pacenses en Elvas, dado el precio más económico de la vivienda al otro lado de la raya, sino que se abren comercios con productos típicos de Portugal en Badajoz; y el nuevo Coliseo Rondao Almeida de Elvas recibe espectáculos de índole ibérica e internacional, y organiza una pista de patinaje en invierno, donde el aforo está tanto o más compuesto de pacenses que de elvenses. También son habituales las Ferias tanto del IFEBA (Feria de Badajoz) como del Centro de Negocios Transfronterizo, que atraen público de las dos ciudades, así como las Ferias locales de San Juan, de Almoosasa, la Medieval de Elvas y de S. Mateus, por no dejar de referir el servicio que prestan los bares y discotecas de Badajoz a la juventud de Elvas o la multiplicidad de actividades culturales, recreativas o deportivas que sólo con su denominación de «ibéricas» ya comienzan a concitar y a reunir, no sólo a elvenses y pacenses, sino a extremeños y alentejanos. Por último, es muy habitual la visita de pacenses y resto de españoles en las fiestas nacionales de España, a Portugal, como en el «puente» de la Inmaculada y de la Constitución. O la visita previa o posterior de los elvenses y resto de portugueses a Badajoz y al resto de España, el 1 de Diciembre, cuando se conmemora la independencia de Portugal o el 25 de Abril, cuando se conmemora la Revolución de los Claveles.

Por su parte, la puesta en funcionamiento de un Centro de Investigación Ibérico en Energías Renovables, y la previsible proliferación de cursos, seminarios y congresos ibéricos, que ya comienzan a celebrarse conjuntamente entre Elvas y Badajoz,

representa una fértil relación investigadora y académica universitaria. Pero siendo estas relaciones bastantes antiguas, no son aún ni todas las relaciones posibles ni deseables, ni siempre cuentan con el marco completo y adecuado de trabajo para el amparo, la promoción y la difusión conjunta. Es por ello que se quiere institucionalizar, para su defensa, difusión, promoción y desarrollo de la Eurociudad Elvas/Badajoz, pasando de una Eurociudad «de facto» a una Eurociudad «de jure», generando una Agencia para el desarrollo de la Eurociudad, bajo la cobertura jurídica de la Agrupación Europea de Cooperación Territorial; y que deberá contar con un Plan Estratégico diseñado por la Agencia y revisado por la Asociación para el desarrollo de la Eurociudad y por la sociedad en su conjunto (a través de los partidos políticos, sindicatos, asociaciones empresariales, vecinales, etc.)

Podría pensarse que es aventurado prever un Plan Estratégico para una Eurociudad que sólo funciona, de momento, de «facto», y que aún no ha desarrollado todas sus potencialidades. No obstante, en el borrador de propuestas, se encuentran, entre otros, los siguientes proyectos, algunos de los cuáles ya están previstos por los Gobiernos portugués y español:

- * Un plan urbanístico conjunto de Elvas y Badajoz y su desarrollo como conurbación con un Plan Director Municipal y su Plan de Ordenación Urbana; así como un plan urbanístico integral para el área de Caia/ Caya.
- * Una Plataforma Logística conjunta para el Suroeste Ibérico.
- * Una Estación conjunta de Tren de Alta Velocidad en la frontera de Caya, que como antes se dijo, no verá la luz de momento.
- * Un tranvía entre Elvas-Estación del AVE-Badajoz- Aeropuerto de Talavera la Real.
- * Un parque natural de ocio y recreo en la frontera de Caia/Caya
- * Promoción de microempresas, y asociaciones de pequeñas y medias empresas y grandes empresas ibéricas que vendan al mercado ibérico y al iberófono, basadas en la agricultura, en el sector agroalimentario y en las industrias ligadas a las energías alternativas.
- * Una marca territorial propia de la Eurociudad.
- * Un Museo del contrabando rayano.

Si la organización y la programación conforme a propósitos y principios comienzan en tiempo y forma y sin demoras ni vaivenes, con la generosidad política democrática suficiente, la Eurociudad Elvas/Badajoz podrá ser una realidad casi plena hacia 2030 y totalmente plena y de excelencia en su bienestar y desarrollo humano hacia 2050.

3.4. EL FRUSTRADO AVE MADRID-BADAJOS-LISBOA

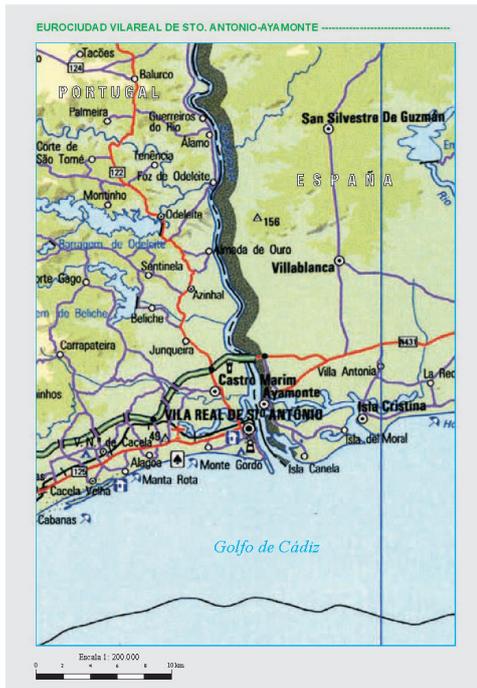
En la actualidad, la línea de alta velocidad Madrid-Badajoz-Lisboa se encuentra en construcción en la parte española. Al desligarse el Gobierno portugués del proyecto, las obras se han ralentizado, pero no detenido, en la parte española. Fue proyectada

en ancho europeo (1.435 m.) en lugar de en ancho ibérico (1.668 m), previéndose que facilitará las conexiones con el resto de Europa. En principio, el trazado original iba a conectar las capitales de España y Portugal en un tiempo de 2 horas y 45 minutos. Sin embargo, en 2008 el Gobierno de Portugal se desvinculó del proyecto debido a la grave crisis económica que atravesaba entonces y suspendió las obras en su territorio, las cuales estaban presupuestadas en más de 1.500 millones de euros. A pesar de todo, el Ministerio de Fomento español continúa en su empeño de establecer la radialidad de las líneas de AVE, que tienen origen en Madrid. En la actualidad hay varios tramos en construcción, la mayoría entre Cáceres y Badajoz. Su apertura estaba prevista para el año 2015. El Gobierno portugués dio por «muerto» el AVE a Madrid el 7-2-2013 pero anunció su intención de hacer un tren rápido de mercancías entre Lisboa y Madrid, pero no una línea de alta velocidad para pasajeros. En este sentido, el secretario de Estado luso de Obras Públicas, Sérgio Silva Monteiro, anunció que este proyecto de vía ibérico tendrá un coste inferior a 700 millones de euros, de los cuáles sólo 170 serán asumidos por el Estado. «El AVE murió», subrayó lapidariamente el secretario de Estado Silva Monteiro, ante preguntas de los periodistas por las informaciones confusas divulgadas a principios del 2013 en Portugal en relación con los fondos para los proyectos ferroviarios lusos. «Vamos a olvidar esa idea -agregó Silva Monteiro sobre el AVE-, ese proyecto está totalmente abandonado, es una decisión irreversible». Queda por ver qué impacto tendrá esta decisión en el desarrollo futuro de la ECBE.

4. AYAMONTE-VILAREAL DE SANTO ANTONIO (Y CASTRO MARIM DESDE 2013)

Hemos iniciado este recorrido por la raya en las proximidades de la desembocadura del Miño y la terminamos a 1250 km, en la desembocadura de otro gran río peninsular, el Guadiana, donde se ubica la 4ª eurociudad hispano-lusa: Ayamonte y Vila Real de Santo Antonio, a las que se unió Castro Marim¹¹ en mayo de 2013. La incorporación a la eurociudad de Castro Marim conllevó una mayor homogeneidad territorial en la zona, con un ámbito de alcance de los últimos 30 kilómetros del río Guadiana. Pero no todo han sido parabienes desde que se constituyó la ECVRACM. El Gobierno luso instauró a finales de 2011 un peaje en la autovía que une la provincia de Huelva con el Algarve. La propia Junta de Andalucía pone trabas a la tarjeta común sanitaria, celosa de sus competencias. Ayamonte, Vila Real y Castro Marim, sin embargo, están dispuestas a derribar todas las fronteras en una búsqueda decidida de beneficios económicos. Por una parte, procuran el ahorro al compartir servicios, instalaciones e infraestructuras. Por otra, hacen acopio de requisitos para acceder a fondos europeos que hoy en día son tesoros por la dificultad de alcanzarlos. El marco normativo de la Unión Europea (UE) favorece la creación

11. Freguesías de Vila Real Sto. Antonio: Monte Gordo, Vila Nova de Cacela, Vila Real de Santo António. Freguesías de Castro Marim: Altura, Azinhal, Castro Marim y Odeleite.



de estas figuras de cooperación para concretar acciones de las euroregiones, mucho más extendidas y conocidas hasta la fecha que las eurociudades.

Los ayamontinos se hallan repartidos en cuatro núcleos de población diferenciados entre sí. El primero y principal es el que da nombre a la ciudad, Ayamonte, centro neurálgico de todos ellos, y que se halla a su vez dividido en barriadas; el segundo en población es Punta del Moral situado en la playa oriental de Isla Canela, a unos 5 km del primero, con claro sabor marinero y gran centro turístico de la ciudad, y cuyos habitantes se autodenominan «punteros». Seguido en orden se halla Pozo del Camino, situada a unos 10 km al este, limítrofe con la vecina población de Isla Cristina, la cual administra una tercera parte de este núcleo urbano.

La última es también la más cercana, pues está apenas separada de Ayamonte por un caño de río, situada en la zona norte de Isla Canela, recibe de ésta ese nombre, siendo conocida como Barriada de Canela.

La construcción de Vila Real de Santo António fue planeada a finales del siglo XVIII por el Marqués de Pombal, para asegurar el poblamiento del este algarvijo y fomentar la actividad pesquera junto a la frontera española. Tuvo que competir la recién creada villa, en el terreno de la pesca, con el recién creado puerto de La Higuierita (1756, actual Isla Cristina), levantado por pescadores españoles de la orilla oriental del Guadiana. Vila Real sucedió a una antigua villa de pescadores llamada *Santo António da Arenilha*. Su planta presenta una estructura de cuadrilátero regular, igual que la Baixa de Lisboa. El puerto dispone de un servicio de transbordador a la cercana localidad española de Ayamonte, con una frecuencia horaria, de manera que cada media hora sale un barco en alguno de los dos sentidos de la dirección Vila Real-Ayamonte. De Castro Marim podemos apuntar que le fue concedido fuero en 1277 y que fue sede de la Orden de Cristo entre 1.319 y 1.356. El castillo de Castro Marim fue fundado por los Templarios; después de la extinción de la orden, se convirtió en una de las sedes de la Orden de Cristo en Portugal, como acabamos de señalar.

La forma jurídica de la ECVRACM es una Agrupación Europea de Cooperación Territorial, una figura reciente, de 2006, que desarrolla y multiplica las posibilidades de cooperación transfronteriza y que ya ha sido trasladada a los ordenamientos jurídicos nacionales. Donde hay fondos europeos, allí se lanzan los consistorios, incapaces hasta ahora de dotar de soluciones inmediatas al deterioro económico y social desde el estallido de la actual crisis económica. Los tres núcleos de la ECVRACM suman 50.000 habitantes, lo que supone acudir con más fuerza a la Unión



Europea para pedir fondos europeos. Una tarjeta de eurociudadano que permite usar los servicios sanitarios de cada pueblo, se cuenta entre sus logros más destacados.

Con la premisa: «queremos ayudas económicas para 50.000 habitantes, no para 20.000», en enero de 2013 se fundaba esta eurociudad, que inicialmente contaba con dos pueblos, para luego unirse Castro Marín. Curiosamente, esta unión supuso que Ayamonte se aliaba con sus dos pueblos más cercanos, ya que tanto Isla Cristina como Lepe, las localidades onubenses más próximas, se encuentran más lejos que los vecinos portugueses, sobre todo gracias a la aportación que el puente internacional sobre el río Guadiana presta a las comunicaciones mutuas. De esta forma, el 9 de enero de 2013, y después de varias reuniones celebradas entre los máximos representantes de ambos municipios, se firmó junto al río el protocolo de creación de la Eurociudad Ayamonte-Vila Real de Santo Antonio, siendo alcaldes de ambas localidades Antonio Rodríguez Castillo y Luis Soromenho Gomes, respectivamente. El 9 de mayo, el municipio de Castro Marim se incorporó a la Eurociudad. Además de las características morfológicas y paisajísticas comunes a los tres territorios, con esta incorporación, el Guadiana adquiere mayor protagonismo, siendo el eje central de este nuevo ente territorial, y confiriéndole mayor importancia e influencia en el sector turístico, toda vez que el secular sector pesquero se encuentra en franca decadencia. Era ya el momento de empezar a trabajar para sacar fruto a la euroidea.

En este sentido se creó el «DNI» de la nueva ciudad. Después de varias gestiones para poner en marcha este servicio, finalmente se procedió a la puesta en funcionamiento de una tarjeta de eurociudadano del Guadiana, con los datos personales y una fotografía de la persona poseedora. Esta tarjeta ofrece, entre otras cosas, la posibilidad de usar los centros sanitarios a ambos lados del río, de modo que, en

caso de urgencia médica, no será necesario regresar a la localidad de origen del eurociudadano para ser atendido.

El hecho de ser eurociudadano del Guadiana supone, en una segunda fase, que se pueda acudir con descuentos a comercios y en distintas actividades ofrecidas por el sector público. Con ese espíritu, el pasado 20 de septiembre de 2013 se organizaba en Ayamonte el primer mercado transfronterizo, que sirvió para ofertar en un mismo espacio al aire libre productos como los vinos del Alentejo, bolinhas (pasteles) del Algarve o conservas de Ayamonte, en un mercado sin precedentes con el que se centralizó en esta localidad onubense la celebración en Andalucía del Día Europeo de la Cooperación. La propuesta de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía y la Eurociudad, uniendo productos de ambos lados de la frontera, trataba de reforzar la idea de que el río Guadiana es un nexo y no una separación entre Huelva y el Algarve. Esa idea de hermandad fluvial, valga la expresión, se ha visto reforzada desde que hace casi un cuarto de siglo se abriese al tráfico el Puente Internacional sobre el río Guadiana, y desde que hace casi dos años naciese la Eurociudad. Curiosamente, como recuerda el alcalde de Ayamonte y presidente de la nueva entidad, Antonio Rodríguez Castillo, «se ha intentado aprovechar lo que nos une, y que nuestros vecinos portugueses se unan más a nosotros, y viceversa». En cualquier caso, Ayamonte y Vila Real, situadas a un lado y otro de un río Guadiana fronterizo, se consideran hermanas desde hace siglos. A 12,5 kilómetros de Ayamonte se situó la que se considera metódica y ordenada arquitectura pombalina de Vila Real. Los lazos de Castro Marim con Ayamonte están también fuera de toda duda.

4.1. ESPERANZA EN EL TURISMO, LOS RECURSOS NATURALES Y EL COMERCIO

Otra baza importante a aprovechar por la ECVRACM es la del turismo, uno de los sectores económicos más importantes en la zona. En cifras, la Eurociudad ofrece 10.649 camas hoteleras, seis campos de golf y tres puertos deportivos que suman más de 900 atraques, lo que sitúa a esta eurociudad en el primer lugar en la provincia de Huelva y el cuarto del Algarve. Eso sin contar los nuevos cálculos que supuso el ingreso de Castro Marim. Un proyecto europeo de turismo activo en el Guadiana acarrió una inversión de 700.000 euros en 2013. Rodríguez Castillo, alcalde de Ayamonte, pone el acento en este punto y en los comentarios que le han hecho llegar los ciudadanos, según sus declaraciones al diario digital eldiario.es, edición andaluza, que consideran la eurociudad como «una iniciativa ilusionante, y que puede ser muy beneficiosa para los tres municipios» que la integran. En el ámbito del bajo Guadiana se encuentran los siguientes Espacios Naturales Protegidos:

- * La Reserva Natural del Sapal de Castro Marim e Vila Real de St. António.
- * El Paraje Natural Marismas de Isla Cristina.
- * Parque Natural do Vale do Guadiana (Portugal), existiendo también.....
- * Una Propuesta de Parque Natural Transfronterizo.

Todo el complejo marismeño en la desembocadura del Guadiana ha merecido la declaración de espacios naturales protegidos en ambas orillas, en el Algarve la Reserva Natural del Sapal de Castro Marim e Vila Real de St. António y en Andalucía el Paraje Natural Marismas de Isla Cristina, con superficies similares, la primera con 2.235 ha y el segundo 2.385. La reserva algarvia fue creada por el Decreto n.º 162/75, mientras que la española lo fue por la ley autonómica 2/89. En ambos espacios, los vestigios de las marismas en su primitivo estado natural, que surcan numerosos caños y brazos, se mantienen junto a amplias extensiones transformadas para la explotación de la sal; antiguas salinas que hoy, en su mayor parte, están abandonadas.

El comercio es otro sector importante para la deseada generación de empleo y de facturación. Ayamonte y Vila Real impulsan un centro comercial abierto común, además de un plan de dinamización y la colaboración entre asociaciones empresariales de ambas orillas del Guadiana. En el apartado económico, ambas poblaciones han caminado de la mano desde hace tiempo, principalmente en el sector pesquero y bajo la organización de industrias de salazón, conserveras y de transformación del pescado. La existencia de la eurociudad le confiere un espaldarazo, según los promotores empresariales de estas iniciativas, que han sufrido en los últimos lustros las restrictivas políticas internacionales respecto a la pesca en los caladeros atlánticos. En otro orden de cosas, mencionaremos que el Centro de Exposiciones y Congresos de Ayamonte (CECA) fue el elegido para la sede principal de la Eurociudad Ayamonte-Vila Real do Santo Antonio, aunque la localidad portuguesa contará con otra subsele. Castro Marim ha solicitado también la suya. El CECA es una infraestructura con un presupuesto de casi 11 millones de euros cofinanciado al 33 por ciento por el Consistorio onubense, la Consejería de Comercio, Turismo y Deportes de la Junta de Andalucía y la Diputación Provincial de Huelva. Cuenta esta importante infraestructura con auditorio principal con capacidad para 1.000 personas, y diversas salas con capacidad para 550 personas y otras congresuales más pequeñas, así como cuatro oficinas técnicas para organización, sala de juntas, de exposiciones y una plaza cubierta multiusos.

5. CONCLUSIONES

Del análisis de esta novedosa iniciativa consistente en la creación de las 4 Eurociudades en la raya hispano-portuguesa, podemos extraer diversas conclusiones, unas de carácter humano, nada desdeñables, y otras de carácter funcional y práctico. Entendemos que las cuatro eurociudades descritas se han consolidado a nivel institucional tras escasamente un lustro de funcionamiento, contando con el beneplácito y el decidido apoyo de los organismos superiores de cada administración estatal –los gobiernos regionales en España y las Comisiones de Coordinación Regional en Portugal-. Respecto al calado entre los ciudadanos de cada una de estas 4 eurociudades, y la asunción de la condición de vivir en un municipio que comparte con otro «extranjero» servicios y competencias, estamos aún en la fase de sensibilizar a los todos ciudadanos de las posibilidades de estas 4 EC rayanas. Para conocer cómo asumen los habitantes de las 4 EC su condición de vivir en

una EC, sería necesario un trabajo de campo consistente en una encuesta con un universo de encuestados lo más amplio posible, trabajo hasta la fecha, que se sepa, no se ha realizado.

Las 4 EC que se han formado, entendemos, agotan, por el momento el modelo de EC en todo el perímetro de la raya. Esto es así porque en los 1.250 km de frontera común, estas 4 EC son las únicas que reúnen las condiciones materiales para su constitución, a saber:

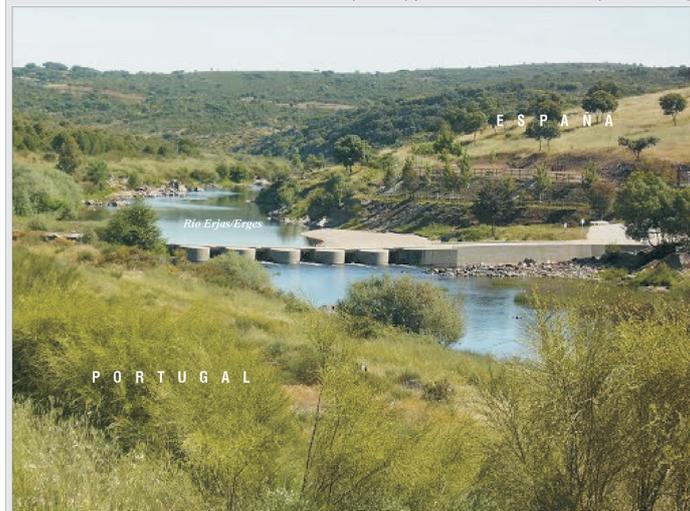
1. proximidad geográfica,
2. complementariedad económica,
3. problemas comunes de gestión y posibilidad de compartir gastos mancomunados en infraestructuras viarias, deportivas, sanitarias, medioambientales, turísticas y de ocio, gestión de polígonos industriales, etc.
4. población suficiente para que los servicios mancomunados sean asumibles y rentable su coste económico para ambos ayuntamientos,
5. recursos turísticos, paisajísticos y culturales compartidos y complementarios
6. situación favorable respecto a los grandes ejes viarios de comunicación peninsular



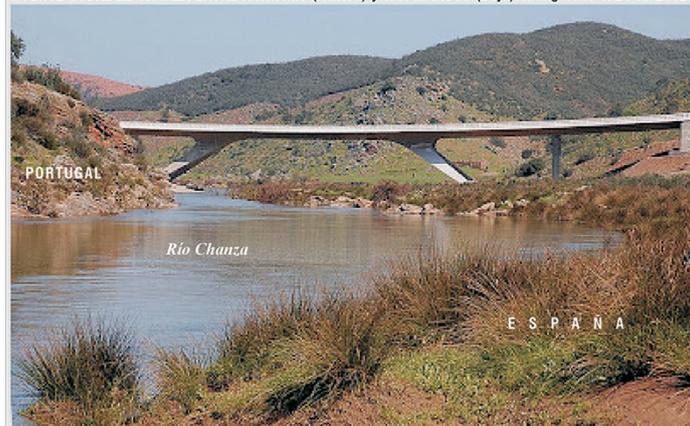
Por último, señalar que, si bien la raya se ve cruzada por 6 autovías, desde El Miño al Guadiana, 3 carreteras nacionales (por el lado español), y numerosas carreteras regionales en razonable buen estado de conservación, se echan en falta conexiones puntuales entre municipios rayanos relativamente próximos. Sirva de ejemplo la ausencia de una carretera entre Cedillo (Badajoz) y Mortalvã (Portalegre), distantes escasamente 13 km y que obliga a sus habitantes a un rodeo de casi 100 km para ir de una localidad a otra (v. mapa).

Por otra parte, de la iniciativa de las Diputaciones provinciales españolas y de las Cámaras municipales portuguesas se han promovido infraestructuras, con fondos

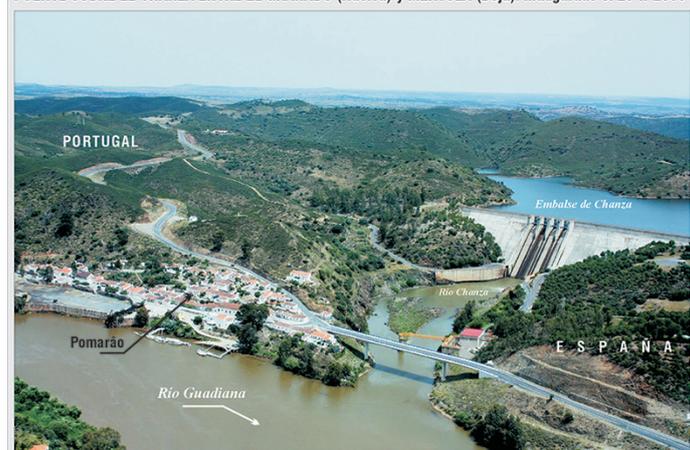
PASARELA SOBRE EL ERJAS ENTRE ZARZA LA MAYOR (Cáceres) y SALVATERRA DO EXTREMO (Catelo Branco)



PUENTE SOBRE EL CHANZA ENTRE PAYMOGO (Huelva) y SAN MARCOS (Beja). Inaugurado el 21-IV-2012



PUENTE SOBRE EL CHANZA ENTRE EL GRANADO (Huelva) y MÉRTOLA (Beja). Inaugurado el 26-II-2009



FEDER, como el puente que salva el río Chanza y que une Paymogo (Huelva) con Serpa y Mértola (Alentejo); o el que, aguas abajo del anterior, comunica la localidad onubense de El Granado con Mértola a la altura de Pomarão. También es este caso, se evita un rodeo de 80-100 km para pasar de un país a otro. Por último, pendiente está la conversión en carretera «oficial», como vienen demandando los lugareños, del puente que sobre una represa salva el río Erjas entre Salvaterra do Extremo (Castelo Braco) y Zarza la Mayor (Cáceres).

BIBLIOGRAFÍA

- AGNEW, J. (2008): «Borders on the mind: re-framing border thinking». *Ethics & Global Politics*, 2008, 1(4), 175-191.
- BALIBAR, E. (1998): «The borders of Europe» en *Cosmopolitics: Thinking and Feeling beyond the Nation* (Cheah, P. y Robbins, B., eds). Minneapolis, University of Minnesota Press, 216-233.
- CABERO, V., CAMPESINO, A., y LÓPEZ TRIGAL, L. (1995-1996): «Knowledge of border areas. The contributions of Spanish Geographers». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 22, 83-96.
- CAIRO, H. (2001): «Territorialidad y fronteras del Estado-nación: Las condiciones de la política en un mundo fragmentado». *Política y Sociedad*, 36, 29-38.
- EUROCIUDAD CHAVES-VERÍN (2009): Dossier del Gabinete de Apoyo Técnico a la Eurociudad. Verín, Eurociudad Chaves- Verín/Concello de Verín.
- EUROCIUDAD CHAVES-VERÍN: LA EUROCIUDAD DEL AGUA (2011): Dossier del Gabinete de Apoyo Técnico a la Eurociudad. Verín. Eurociudad Chaves-Verín/Concello de Verín.
- EUROPEAN COMMISSION (EC 2002): *Structural policies and European territory: Cooperation without frontiers*. Luxemburgo, European Social Fund and the Cohesion Fund.
- EUROPEAN COMMISSION (EC 2006-1083): European Regional Development Fund, the European Social Fund and the Cohesion Fund. Luxemburgo, European Social Fund and the Cohesion Fund.
- GUICHARD, F., LÓPEZ TRIGAL, L. y Marrou, L. (2000): *Itinerarios transfronterizos en la Península Ibérica*. Zamora. Fundación Afonso Henriques.
- HIERNAUX, D. y LINDÓN, A. (Dir.) (2006): *Tratado de Geografía Humana*. Barcelona. Anthropos.
- JENSEN, O. B. y RICHARDSON, T. (2004): *Making European Space. Mobility, power and territorial identity*. London and New York. Routledge.
- KAPLAN, D. y HÄKLI, J. (Eds.) (2002): *Boundaries and place. European Borderlands in Geographical Context*. Boston. Rowman & Littlefield.
- KNIPPENBERG, H. (2004): «The Maas-Rhine Euroregion: A Laboratory for European Integration?» *Geopolitics*, 9(3), 608-626.
- KUUS, M. (2010): «Critical Geopolitics», en *The International Studies Encyclopedia. Vol. II*. (Denemark, R., Ed.) Chichester, Wiley-Blackwell, 683-701.
- LAGENDIJK, A (2005): «Regionalization in Europe. Stories, institutions and boundaries» en *B/ordering Space* (Van Houtum, H. et. al., Eds.). Aldershot, Ashgate, 77-92.
- LAMBREGST, B. et.al. (2008): «Effective governance for competitive regions in Europe: the difficult case of Randstad». *GeoJournal*, 72, 45-57.
- LEHTINEN, A. (2008): «Politics of the Interface: Displacing Trans-border Relations» en *Mobility and Place: Enacting Northern European Peripheries* (Bærenholdt, J. y Granås, B., eds). London, Ashgate, 193-204.
- LÓPEZ TRIGAL, L, Lois González, R.C. y GUICHARD, F. (Coord.) (1997): *La articulación territorial en la raya hispano-portuguesa*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (Coord.) (2000): *La frontera hispano-portuguesa: Nuevo espacio de atracción y cooperación*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques.

- LOIS, M. (2009): «Practicar frontera: turismo, geografías locales y relaciones sociales en las periferias europeas» en *Portugal e Espanha. Entre discursos de centro e práticas de fronteira* (Cairo, H. et. al., Coord.). Lisboa, Colibri, 199-213.
- LOIS, M. (2010): «Practicing Europe in the EU borders: local geographies, tourism and spatial socialization in the Spanish-Portuguese border». Comunicación presentada en la Conferencia Anual de la Asociación de Geógrafos Americanos (AAG). Washington D.C., Abril 2010.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C, y PLAZA, J.I. (2003): «Development policies in the peripheral and marginal areas of the border between Spain and Portugal», en *Policies and strategies in marginal regions: summary and evaluations* (Leimbruger, W., Majoral, R y Lee, Ch., Eds.) Aldershot/Burlington. Ashgate, 114-129.
- LOZANO VALENCIA, P.J. (2007): «La Eurociudad Baiona-Donostia. ¿Ejemplo o utopía en la colaboración transfronteriza?». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 44, 325-340.
- MÁRQUEZ, J. A. (1997): «Los territorios fronterizos y los ámbitos de relación. Las relaciones en el sector andaluz». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 25, 51-64.
- NEWMAN, D. (2006): «Borders and Bordering. Towards an Interdisciplinary Dialogue . *European Journal of Social Theory*, 9 (2), 171-186.
- NEWMAN, D. (2006b): «The lines that continue to separate us: Borders in our borderless world.». *Progress in Human Geography*, 30 (2), 1-19.
- NEWMAN, D. y PAASI, A. (1998): «Fences and neighbours in the post-modern world: boundary narratives in political geography». *Progress in Human Geography*, 22 (2), 186-207.
- O'DOWD, L. (2010): «From a 'borderless world' to a 'world of borders': bringing history back in». *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 1031-1050.
- OHMAE, K. (1990): *The borderless World*. London, Collins.
- PAASI, A. (1996): *Territories, Boundaries and Consciousness. The Changing Geographies of the Finnish-Russian Border*. Chichester, Wiley
- PAASI, A (2005): «Generations and the 'Development' of Border Studies». *Geopolitics*, 10, 663-661.
- PAASI, A.(2007): «Region-Building, Boundaries and Identities in a Globalizing World» *Northern Encounters in Geography*, Tromsø[En línea]. Disponible en <http://uit.no/getfile.php?PageId=1671&FileId=160> [consultado el 22 de marzo de 2011].
- PERKMAN, M. y SUM, N.L. (2001): «Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions: Scales, Discourses and Governance» en *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions* (Perkman, M. y Sum, N-L., eds). Houndsmills, Palgrave Macmillan, 3-24.
- PERKMAN, M. (2003): «Cross-border regions in Europe. Significance and drivers of regional cross-border co-operation». *European Urban and Regional Studies*, 10 (2), 153-171.
- PICKLES, J (2005): «New cartographies' and the decolonization of European geographies». *Area*, 37 (4), 355-364.
- PLAN OPERATIVO DE COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA ESPAÑA-PORTUGAL (POCTEP). (2009) Dirección General de Fondos Comunitarios (España)/Dirección General de Desarrollo Regional (Portugal).
- PROKKOLA, E. (2007): «Cross-border Regionalization and Tourism Development at the Swedish-Finnish Border: 'Destination Arctic Circle». *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 7 (2), 120-138.
- PROKKOLA, E. (2008): «Border Narratives at Work: Theatrical Smuggling and the Politics of Commemoration.». *Geopolitics*, 13(4), 657-675.
- PROKKOLA, E. (2008b): *Making bridges, removing barriers. Cross-border cooperation and identity at the Finnish-Swedish border*. Oulu, Nordia Geographical Publications.

- RIBEIRO, M. y MARQUES, C. (2002): «Rural Tourism and the Development of Less Favored Areas-between Rhetoric and Practice». *International Journal of Tourism Research*, 4, 211-220.
- SAARINEN, J. (2004): «Destinations in Change. The transformation process of tourist destination». *Tourist Studies*, 4 (2), 161-179.
- SCOTT, J. W. (2000): «Euroregions, Governance and Transborder cooperation within the EU» en *Borders, regions and people* (Van der Welde, M. y Van Houtum, H., eds.). London, Pion, 116-136.
- SCOTT, J.W. y VAN HOUTUM, H. (2009): «Reflections on EU territoriality and the 'bordering' of Europe». *Political Geography*, 28 (5), 271-273.
- SMITH, J. et. al. (Eds.) (1984): *Households and the world-economy*. Beverly Hills, Sage.
- STRÜVER, A. (2005): «Bor(der)ing stories: spaces of absence along the Dutch-German border» en *B/ordering Space* (Van Houtum, H. et. al., Eds). Aldershot, Ashgate, 221-237.
- VAN HOUTUM, H. et. al. (eds.) (2005): *B/ordering Space*. Aldershot, Ashgate.
- WOODWARD, K. y JONES, J.P. (2005): «On the border with Deleuze and Guattari» en *B/Ordering Space* (Van Houtum, H. et. al., Eds.). Aldershot, Ashgate, 234-248.

AÑOS 2015-2016
ISSN: 1130-2968
E-ISSN 2340-146X

8-9

ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

SERIE VI GEOGRAFÍA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

11 PRESENTACIÓN · FOREWORD

Artículos · Articles

15 CARLOS ALBERTO ABALERÓN
Diferencias innatas y desigualdades socio-espaciales de Calidad de Vida en San Carlos de Bariloche, Argentina / Innate differences and socio-spatial inequalities Quality of Life in San Carlos de Bariloche, Argentina

53 NATACHA CALVET TAPIA
Las prácticas lúdicas en la calle y la imagen del centro de la ciudad en Santiago de Chile / Recreational practices on the street and the image of the city center of Santiago de Chile

77 ENRIQUE DE ROSA GIOLITO
Las Complejas relaciones entre paisaje, puerto, ciudad y sus efectos en el patrimonio cultural en la bahía de Pasaia / The complex relationships between landscape, harbor, town and its effects on cultural heritage in the bay of Pasaia

103 ANA MARÍA LÓPEZ ORTEGO
¿Quién está contra quién en los cerros orientales de Bogotá?. La perspectiva local desde el barrio la Cecilia / Who is against who in the eastern hills of Bogotá? - the local perspective from the neighborhood of la Cecilia

131 JULIO LÓPEZ-DAVALILLO LARREA
Las eurociudades rayanas / The ecocities bordering

169 BEATRIZ MARTÍNEZ DE TERESA
Estudio de los recursos hídricos en España: Análisis y caracterización en la Cuenca del Tajo / Study of water resources in Spain: Analysis and characterization in the Tajo Basin

231 FRANCISCO JOSÉ MORALES YAGO
La incorporación de los portafolios electrónicos en el proceso enseñanza-aprendizaje y evaluación de la geografía en el alumnado de educación a distancia / The incorporation of electronic portfolios learning in geography and evaluation process in distance education students

241 MARCOS ORTEGA MONTEQUÍN
El potencial agrológico en la ordenación del suelo rural; estudio comparado de tres casos en Asturias / Agrological potential in rural land planning; comparative study of three cases in Asturias

269 JOSÉ RAMÓN SÁNCHEZ HOLGADO
Las torres y atalayas de la costa tropical. ¿un recurso turístico pendiente de explotación? / The towers and watchtowers of the Costa Tropical. An Outstanding tourist resource exploitation

287 JOSÉ RAMÓN SÁNCHEZ HOLGADO
Inundaciones en la rambla Albuñol. Causas y posibles medidas de intervención / Floods in Albuñol dry riverbed. Causes and possible intervention

Reseñas · Book Review

319 Yi-fu Tuan. (2015). *Geografía romántica. En busca del paisaje sublime*. Editado por Biblioteca nueva. Colección: Paisaje y teoría. Edición de Joan Nogué. 177 pp. ISBN: 978-84-16345-15-0 (AURELIO NIETO CODINA)

323 Bosque Maurel, Joaquín (2011): *Granada. Historia y cultura*. Granada, Diputación Provincial de Granada-Libros de la Estrella, 210 pp. ISBN: 978-84-7807-510-2 (ALEJANDRO GARCÍA FERRERO)

Imágenes y palabras · Pictures and words

329 FRANCISCO JOSÉ MORALES YAGO
Las salinas de Imón (Guadalajara): un paisaje cultural de gran valor histórico / The saltworks of Imón (Guadalajara): a cultural landscape of great historical value

Historia de la Geografía Española · History of Geography in Spain

335 AURELIO NIETO CODINA, DOLORES BRANDIS GARCÍA, CARLOS PARDO ABAD
Tres tesis doctorales dirigidas por don Manuel de Terán; el paisaje residencial en Madrid (Dolores Brandis), la enseñanza en Madrid (Ana Olivera) y el barrio de Salamanca (Rafael Más) / Three thesis directed by don Manuel Terán; residential landscape in Madrid (Dolores Brandis) teaching in Madrid (Ana Olivera) and the Salamanca district (Rafael Más)

