



Amor
para a
humanidade
e a natureza

25 EIXO
ATLÂNTICO

OR

Eixo Atlántico, 25 años construyendo la Eurorregión

Eixo Atlântico, 25 anos construindo a Euro-região



Xoan Vázquez Mao, Secretario General del Eixo Atlántico

Xoan Vázquez Mao, Secretario Geral do Eixo Atlântico

Editor

Xoan Vázquez Mao

Editorial

Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular

Autor

Xoan Vázquez Mao

Coordinación/ Coordenação

Chus Torres

Traducciones/ Traduções

Marta Ferreira

Manus Dwyer

Maquetación/ Maquetação

Antía Barba

Impresión/ Impressão

Tórculo Artes Gráficas, S.A

ISBN

978-989-99729-7-1



Indice

PRIMERA ETAPA/ PRIMEIRA ETAPA.....	7
------------------------------------	---

SEGUNDA ETAPA: CONSOLIDACIÓN 1999-2005	
SEGUNDA ETAPA: CONSOLIDAÇÃO 1999-2005	25

TERCERA FASE: EL EIXO JUEGA EN LA CHAMPIONS. 2005-2017	
TERCEIRA FASE: O EIXO JOGA NA CHAMPIONS. 2005-2017.....	45

LOS HITOS DE REFERENCIA EN ESTOS 25 AÑOS	
OS MARCOS DE REFERÊNCIA NESTES 25 ANOS	67

Masa crítica y cambio de percepción y mentalidad	
Massa crítica e a mudança de percepção e mentalidade ..	68

Generación de instituciones virtuales :	
Agencia de Ecología Urbana, secretariados, etc.	
Geração de instituições virtuais:	
Agência de Ecologia Urbana, secretariados, etc.	70

Defensa de intereses de la Eurorregión	
Defesa de interesses da Euro-região.....	72

Redes/ Redes	76
--------------------	----

Autopista/ Autoestrada	80
------------------------------	----

Tren/ Comboio	82
---------------------	----

Peajes/ Portagens	90
-------------------------	----

Roaming.....	94
--------------	----

Camino de Santiago/ Caminho de Santiago	96
---	----

Estudios de planeamiento estratégico	
Estudos de planeamento estratégico	98

Xogos/ Jogos	101
--------------------	-----

Bienal	109
--------------	-----

Mostra Musical	115
----------------------	-----

Capital de la Cultura	
Capital da Cultura	119

Turismo: Expocidades	
Turismo: Expocidades	123

Plazas del Eixo Atlántico	
Praças do Eixo Atlântico.....	127

Encuentros y desencuentros	
Encontros e desencontros.....	133

MEDALLAS	
MEDALHAS	135

LA CARTELERÍA DEL EIXO ATLÁNTICO EN 25 AÑOS	
CARTAZES DO EIXO ATLÂNTICO EM 25 ANOS.....	141

EL EIXO ATLÁNTICO Y EL ARTE	
O EIXO ATLÂNTICO E A ARTE	161

ENGLISH TEXTS	171
---------------------	-----

TEXTO GALEGO	191
--------------------	-----

XOSÉ LUIS OTERO BECERRA.....	208
------------------------------	-----



Ricardo Rio
Presidente do Eixo
Atlântico.

Alfredo García
Vice-presidente do Eixo
Atlântico.



Hay quien dice que cumplir años no es bueno. De lo que estamos seguros es que no hacerlo es mucho peor. La vida de las organizaciones no sigue la escala temporal de las personas. Si los avances de la medicina y de las condiciones de vida en el primer mundo, sitúan la esperanza media de vida en torno a los 83 años, la crisis económica y una insuficiente cultura cooperativa, así como un déficit de gobernanza en las relaciones entre los ciudadanos y el poder político, que se encauza generalmente a través de este tipo de organizaciones, han situado la vida media de las mismas por debajo de los 25 años.

Por eso es una satisfacción muy especial conmemorar los 25 años de vida del Eixo Atlântico, una entidad que sigue siendo la más antigua de Europa en su ámbito de la cooperación transfronteriza.

Con alguna frecuencia, en el pasado, la gente preguntaba: pero, para qué sirve el Eixo Atlântico. La cultura administrativa ibérica solo ha introducido la planificación estratégica en los últimos 50 años, lo que en la escala a que nos referimos, es muy poco tiempo.

Há quem diga que fazer anos não é bom. Do que estamos seguros é que não os fazer é muito pior. A vida das organizações não segue a escala temporal das pessoas. Se os avanços da medicina e das condições de vida no primeiro mundo situam a esperança média de vida em torno dos 83 anos, a crise económica e uma insuficiente cultura cooperativa, bem como um défice de governança nas relações entre os cidadãos e o poder político, conduzida geralmente através deste tipo de organizações, situaram a vida média das mesmas abaixo dos 25 anos.

Por isso é uma satisfação muito especial comemorar os 25 anos de vida do Eixo Atlântico, uma entidade que continua a ser a mais antiga da Europa no seu âmbito da cooperação transfronteiriça.

Com alguma frequência, no passado, perguntavam: mas, para que serve o Eixo Atlântico? A cultura administrativa ibérica só introduziu a planificação estratégica nos últimos 50 anos, o que na escala a que nos referimos, é muito pouco tempo.

La vida de las ciudades, especialmente con el *tsunami* que ha supuesto la crisis, apenas deja tiempo para pensar en su desarrollo en un horizonte temporal adecuado; construir la ciudad entre todos, de forma participativa y creativa es algo que poco a poco estamos consiguiendo con experiencias muy positivas, como por ejemplo los presupuestos participativos, los consejos sectoriales de participación ciudadana, y así hasta un etcétera progresivamente amplio.

Pero este proceso de construcción individual, precisa de un nivel superior de cooperación, que permita pensar y planificar en conjunto. Pero si además somos un conjunto continuo y compacto de ciudades en un territorio, constituimos un Sistema Urbano. Y al pertenecer a dos regiones de dos países que hacemos cada vez más, vida en común, adquirimos en la transfrontericidad un valor añadido que se traduce en mas masa crítica, y por tanto más servicios y más oportunidades de captar inversión. Esto se denomina Arquitectura Estratégica.

Y esto es, por tanto, lo que es y lo que viene haciendo el Eixo Atlántico en estos 25 años. Un instrumento de arquitectura estratégica que estructura el Sistema Urbano de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal, a la que cada vez con más frecuencia se denomina Eurorregión del Eixo Atlántico.

25 años desarrollando una estrategia doble, de *lobby* en la consecución de las inversiones necesarias para el desarrollo y de agencia de desarrollo eurorregional en cuanto genere actividad económica y masa crítica desde las competencias del ámbito municipal.

Por ello, creemos sinceramente que tenemos motivos suficientes para sentirnos legítimamente orgullosos de estos 25 años, de haber llegado hasta aquí y de haberlo hecho de una forma honesta, solidaria y muy satisfactoria. Y por supuesto, deseamos –y por ello trabajaremos- que tengamos ocasión de celebrar los próximos 25.

A vida das cidades, especialmente com o *tsunami* que a crise pressupôs, apenas deixa tempo para pensar no seu desenvolvimento num horizonte temporal adequado. Construir a cidade entre todos, de forma participativa e criativa é algo que pouco a pouco temos vindo a conseguir com experiências muito positivas, como por exemplo os orçamentos participativos, os conselhos setoriais de participação cidadã, e por aí adiante num etcetera progressivamente vasto.

Mas este processo de construção individual precisa de um nível superior de cooperação, que permita pensar e planificar em conjunto. Mais ainda se somos um conjunto contínuo e compacto de cidades num território e constituímos um Sistema Urbano. E ao pertencer a duas regiões de dois países em que cada vez mais construímos vida em comum, adquirimos na transfronteiralidade um valor acrescentado que se traduz em mais massa crítica, e portanto em mais serviços e mais oportunidades de captar investimento. Isto denomina-se Arquitetura Estratégica.

E isto é, precisamente, o que é e o que tem vindo a fazer o Eixo Atlântico nestes 25 anos. Um instrumento de arquitetura estratégica que estrutura o Sistema Urbano da Euro-região Galiza-Norte de Portugal, à qual cada vez com mais frequência se denomina Euro-região do Eixo Atlântico.

25 anos desenvolvendo uma estratégia dupla, de *lobby* na consecução dos investimentos necessários para o desenvolvimento e de agência de desenvolvimento euro-regional, em tanto quanto gere atividade económica e massa crítica desde as competências de âmbito municipal.

Assim, acreditamos sinceramente que temos motivos suficientes para nos sentirmos legitimamente orgulhosos destes 25 anos, de ter chegado até aqui e de o ter feito de uma forma honesta, solidária e muito satisfatória. E, obviamente, desejamos – e para tal trabalharemos – que tenhamos oportunidade de celebrar os próximos 25.



Primera etapa:

Corrían los primeros años 90 y en Europa había líderes. Y entre ellos, uno lo era de Europa: Jacques Delors. Felipe González, François Mitterrand, Helmut Kohl, Mário Soares, y así hasta un largo y difícilmente repetible elenco. Todos ellos europeístas convencidos. Ni siquiera la menos europeísta de todos, Margaret Thatcher, a la que nadie podía negar sus dotes de liderazgo, se le hubiera ocurrido jugar con un referéndum sobre la salida del Reino Unido de la Unión. Lo dicho... eran otros tiempos. Y en ese contexto Delors, el más convencidamente europeísta de todos y entonces Presidente de la Comisión Europea, lanza una batería de medidas estratégicas para construir una Europa sólida y solidaria que crezca en base a los derechos sociales, al respeto al medio ambiente y a la apuesta por la innovación. Son los tiempos del famoso mantra, "crecimiento, competitividad y empleo". Y también del documento "Europa 2000" que recogía una propuesta para una nueva ordenación del territorio europeo en el que aparecían por primera vez figuras como las Euroregiones.

Primeira etapa:

Corriam os inicios dos anos 90 e na Europa havia líderes. E entre eles, um era da Europa: Jacques Delors. Felipe González, François Mitterrand, Helmut Kohl, Mário Soares, e por aí adiante num longo e difícilmente repetível elenco. Todos eles europeístas convictos. Nem mesmo a menos europeísta de todos, Margaret Thatcher, a quem ninguém podia negar os seus dotes de liderança, lhe teria ocorrido arriscar com um referendo sobre a saída do Reino Unido da União. Mais uma vez... eram outros tempos. E nesse contexto Delors, o mais convictamente europeísta de todos e o então Presidente da Comissão Europeia, lança uma série de medidas estratégicas para construir uma Europa sólida e solidária que cresça assente nos direitos sociais, no respeito pelo ambiente e na aposta pela inovação. São os tempos do famoso lema, "crescimento, competitividade e emprego". E também do documento "Europa 2000" que continha uma proposta para um novo ordenamento do território europeu no qual apareciam, pela primeira vez, figuras como as Euro-regiões.

Por una afortunada coincidencia, Fernando Gomes, más tarde alcalde de Porto, es en aquel momento eurodiputado y traba amistad con el entonces Director General de la DG XVI, hoy llamada Regio, encargada de la política regional europea. De aquella amistad y de las largas horas de conversaciones en Bruselas, surge una idea que rápidamente se extiende entre los alcaldes del Norte de Portugal y de Galicia. Seducidos por la idea unos, y expectantes ante algo nuevo y desconocido, un tren al que querían subirse por si acaso, otros, poco a poco va tomando cuerpo

la idea de crear una asociación transfronteriza de ciudades entre Galicia y el Norte de Portugal que con el tiempo acabe configurándose como el sistema urbano de la Eurorregión naciente.

Y así, el 28 de septiembre de 1992, se firma en Viana do Castelo el tratado constitutivo, con el patrocinio del Dr. Mário Soares, Presidente de la República de Portugal, en el marco de una Presidencia abierta en la citada ciudad portuguesa.

Mário Soares presidente de la República de Portugal en la constitución del Eixo Atlántico en Viana do Castelo.

Mário Soares, Presidente da República Portuguesa na constituição do Eixo Atlântico em Viana do Castelo.



Por uma afortunada coincidência, Fernando Gomes, mais tarde presidente da Câmara do Porto, é naquele momento eurodeputado e trava amizade com o então Diretor Geral da DG XVI, hoje chamada Regio, responsável pela política regional europeia. Daquela amizade e das longas horas de conversações em Bruxelas, surge uma ideia que rapidamente se propaga entre os presidentes de câmara do Norte de Portugal e alcaldes da Galiza. Uns, seduzidos pela ideia e expectantes perante algo novo e desconhecido, outros, porque não queriam perder o comboio, pelo sim pelo não,

pouco a pouco, vai ganhando força a ideia de criar uma associação transfronteiriça de cidades entre a Galiza e o Norte de Portugal, que, com o tempo, acabe configurando-se como o sistema urbano da Euro-região nascente.

E assim, a 28 de setembro de 1992, assina-se em Viana do Castelo o tratado constitutivo, apadrinhado pelo Dr. Mário Soares, Presidente da República Portuguesa, no contexto de uma Presidência aberta naquela cidade portuguesa.

Si bien los antecedentes lejanos podemos encontrarlos en la Edad Media o en la Liga de Ciudades Hanseáticas, hoy reproducidas a mayor escala en la Unión de Ciudades Bálticas, en aquel momento otras titubeantes experiencias similares – que con el tiempo desaparecieron- compartieron nacimiento con el Eixo Atlántico; la principal por su similitud fue el G7, integrado por ciudades de uno y otro lado de los Pirineos orientales, que intentaron compartir servicios. Experiencia que apenas pasó de su fase fundacional.

Los orígenes, con todo, no fueron fáciles: a pesar del alto patrocinio del Presidente de la República, el gobierno de Lisboa, marcadamente centralista, no acababa de entender el proyecto que suponía el Eixo Atlántico, en un momento en que

el debate del regionalismo en Portugal se encaminaba hacia una vía muerta. Tampoco el gobierno español de Felipe González pasó de la fase de gestos. En este contexto dos figuras – además de Mário Soares- fueron determinantes para el buen desarrollo del proyecto: Luís Braga da Cruz, entonces presidente de la CCDDR-N y Manuel Fraga Iribarne, presidente de la *Xunta de Galicia*, que vieron con claridad y generosidad un proyecto en el que creían firmemente.

Casi en paralelo, con apenas unos meses de antelación, se había constituido la *Comunidade de Trabalho Galicia-Norte de Portugal (CTGNP)*, en lo que debería haber sido el embrión de la Eurorregión. Al mismo tiempo, otra figura relevante de la política portuguesa, y muy vinculado

con Galicia, ocupaba puestos relevantes en la Conferencia de Regiones Marítimas y Periféricas de Europa (CRPM): Luís Valente de Oliveira. Fraga Iribarne era también, en aquel momento, Presidente de la Comisión del Eixo o Atlántico, dependiente de la CRPM. Esta posición de *lobby* europeo, permitió asentar en Bruselas un proyecto que en seguida contó con las dos patas básicas: regiones y municipios.

Otro problema fue la manera en que el Eixo Atlántico nació en Galicia, impulsado por el entonces alcalde de Vigo, Carlos Príncipe, inmerso en polémicas de diversos tipos, algunas de ellas contextualizadas en la inminente campaña electoral para las elecciones locales.

Apesar dos antecedentes longínquos os podemos encontrar na Idade Média ou na Liga de Cidades Hanseáticas, hoje reproduzidas em maior escala na União de Cidades Bálticas, naquele momento outras titubeantes experiências similares – que com o tempo desapareceram- nasceram aquando do Eixo Atlântico. A principal, pela sua similitude, foi o G7, integrado por cidades de um e o outro lado dos Pirenéus orientais, que tentaram partilhar serviços. Experiência essa que não foi mais além da sua fase fundacional.

As origens, contudo, não foram fáceis: apesar do alto patrocínio do Presidente da República, o governo de Lisboa, marcadamente centralista, não conseguia entender o projeto que significava o Eixo Atlântico, num momento em que

o debate do regionalismo em Portugal se encaminhava para uma via sem saída. Tampouco o governo espanhol de Felipe González passou da fase de gestos. Neste contexto duas figuras – além de Mário Soares – foram determinantes para o bom desenvolvimento do projeto: Luís Braga da Cruz, então presidente da CCDDR-N e Manuel Fraga Iribarne, presidente da *Xunta de Galicia*, que viram com clareza e generosidade um projeto em que acreditavam firmemente.

Quase paralelamente, apenas alguns meses antes, tinha sido constituída a *Comunidade de Trabalho Galiza-Norte de Portugal (CTGNP)*, que deveria ter sido o embrião da Euro-região. Simultaneamente, outra figura relevante da política portuguesa, e com fortes ligações à Galiza,

ocupava cargos relevantes na Conferência de Regiões Marítimas e Periféricas da Europa (CRPM): Luís Valente de Oliveira. Fraga Iribarne era também, naquele momento, Presidente da Comissão do Eixo Atlântico, dependente da CRPM. Esta posição de *lobby* europeu, permitiu assentar em Bruxelas um projeto que posteriormente contou com os dois pilares principais: regiões e municípios.

Outro problema foi a maneira em que o Eixo Atlântico nasceu na Galiza, impulsionado pelo então *alcalde* de Vigo, Carlos Príncipe, imerso em polémicas de diversas índoles, algumas das quais contextualizadas na iminente campanha eleitoral para as eleições locais.

Así, en octubre de 1995, cuando los candidatos del Partido Popular ganan la mayoría de las alcaldías gallegas que integran el Eixo, su primera reacción es abandonarlo al entender que es un instrumento del partido socialista para contraprogramar la CTGNP impulsada por Fraga Iribarne. El nuevo alcalde de Vigo, Manuel Pérez, que accede a la presidencia de turno, mete al Eixo Atlántico en su primera crisis al anunciar que piensa abandonar la entidad. Paradójicamente fue el único presidente reelecto en los 25 años de historia

del Eixo y el que pasó a la historia como el gran impulsor del proyecto junto con Fernando Gomes.

Una vez más, es Fraga Iribarne el que frena la crisis al aconsejar a los alcaldes de su partido que no solo no abandonaran la organización sino que se implicaran en construir el proyecto de Eurorregión, conjuntamente con la CTGNP, a la que el Eixo Atlántico se incorporaría unos años más tarde.

Manuel Pérez, alcalde de Vigo, Fernando Gomes, alcalde de Porto y Manuel Fraga Presidente de la Xunta de Galicia en el Primer Congreso del Eixo Atlántico en Vigo

Manuel Pérez, Alcalde de Vigo, Fernando Gomes, Presidente da Câmara Municipal do Porto, e Manuel Fraga, Presidente da Xunta de Galicia, no Primeiro Congresso do Eixo Atlântico em Vigo.



Assim, em outubro de 1995, quando os candidatos do Partido Popular ganham a maioria das alcaldías galegas que integram o Eixo, a sua primeira reação é abandoná-lo, entendendo que é um instrumento do partido socialista para contraprogramar a CTGNP impulsionada por Fraga Iribarne. O novo *alcalde* de Vigo, Manuel Pérez, que acede à presidência de turno, coloca o Eixo Atlântico na sua primeira crise ao anunciar que pensa abandonar a entidade. Paradoxalmente foi o único presidente reeleito nos 25 anos de história do Eixo e o

que ficou na história como o grande impulsor do projeto junto com Fernando Gomes.

Uma vez mais, é Fraga Iribarne quem trava a crise aconselhando os *alcaldes* do seu partido que não só não abandonassem a organização como até que se empenhassem na construção do projeto da Euro-região, conjuntamente com a CTGNP, à qual o Eixo Atlântico viria a incorporar-se uns anos mais tarde.

En el primer mandato de Manuel Perez, con Fernando Gomes de Vicepresidente (o copresidente, como Perez gustaba de decir para reconocer el papel de Fernando Gomes en la construcción del proyecto y su liderazgo en la región Norte de Portugal) se diseñan las líneas que configurarán el Eixo Atlántico en el futuro: acercar el Eixo a los ciudadanos mediante programas culturales y deportivos, con especial vocación hacia los segmentos más jóvenes de la sociedad; abrir el debate a la sociedad; y convertirlo progresivamente en un *think tank* de conocimiento volcado en las cuestiones ligadas al desarrollo local y regional y a la cooperación transfronteriza. Y por supuesto, orientado a construir un

lobby en Europa que permita incidir en la configuración de las políticas de cooperación, en un momento en que Jacques Delors lidera un proyecto de construcción europea participativo e ilusionante.

Así nacen los Xogos del Eixo Atlántico, que en su última edición en 2015 alcanzaron los 1800 participantes, en un caso único en Europa; la Bienal de Pintura o el Premio de Narrativa. Se normalizan las reuniones de alcaldes y se crean las Comisiones Delegadas temáticas, integradas por los concejales de área de todos los ayuntamientos asociados.

Se realiza el primer Estudio Estratégico del Eixo Atlántico, que dirige el profesor António Figueredo de la Universidad de Porto, con la codirección de Anxel Viñas, y con un amplio elenco de expertos gallegos y portugueses. Estudio que se debate en el primer congreso del Eixo Atlántico, celebrado en Vigo, en 1996 y en el que participan más de 400 dirigentes sociales, políticos, económicos y académicos de la Eurorregión. Por primera vez en Europa, una Eurorregión tiene una hoja de ruta para la próxima década, realizada con rigor y debatida con la sociedad, en un ejemplo claro y anticipativo de lo que la Comisión Europea definirá años más tarde como “*gobernanza*”.

No primeiro mandato de Manuel Pérez, com Fernando Gomes como Vice-presidente (ou copresidente, como Pérez gostava de dizer para reconhecer o papel de Fernando Gomes na construção do projeto e a sua liderança na região Norte de Portugal), estabelecem-se as linhas que configurarão o Eixo Atlântico no futuro: aproximar o Eixo aos cidadãos através de programas culturais e desportivos, com especial vocação para os segmentos mais jovens da sociedade; abrir o debate à sociedade; e converte-lo progressivamente num *think tank* de conhecimento direcionado para as questões ligadas ao desenvolvimento local e regional e à cooperação transfronteiriça.

E, obviamente, orientado para construir um *lobby* na Europa que permita incidir na configuração das políticas de cooperação, num momento em que Jacques Delors lidera um projeto de construção europeia participativo e estimulante.

Assim nascem os Jogos do Eixo Atlântico, que na sua última edição em 2015 alcançaram os 1800 participantes, num caso único na Europa; a Bienal de Pintura ou o Prémio de Narrativa. Normalizam-se as reuniões de presidentes e são criadas as Comissões Delegadas temáticas, integradas pelos vereadores de pelouro de todos os municípios associados.

Realiza-se o primeiro Estudo Estratégico do Eixo Atlântico, dirigido pelo professor António Figueiredo da Universidade do Porto, com a codireção de Anxel Viñas, e com um amplo elenco de peritos galegos e portugueses. Estudo que se leva a debate no primeiro congresso do Eixo Atlântico, que teve lugar em Vigo, em 1996 e no qual participam mais de 400 dirigentes sociais, políticos, económicos e académicos da Euro-região. Pela primeira vez na Europa, uma Euro-região tem uma folha de rota para a próxima década, realizada com rigor e debatida com a sociedade, num exemplo claro e antecipatório do que a Comissão Europeia definirá anos mais tarde como “*governança*”.

Asamblea General en el Ayuntamiento de Porto con motivo de la proclamación de Porto como Patrimonio de la Humanidad

Assembleia-geral na Câmara Municipal do Porto, a propósito da declaração do Porto como Património da Humanidade



Manuel Pérez, alcalde de Vigo, Fernando Gomes, alcalde de Porto y Francisco Vázquez, alcalde de A Coruña e una de las reuniones constitutivas del Eixo en Vigo

Manuel Pérez, Alcalde de Vigo, Fernando Gomes, Presidente da Câmara Municipal do Porto, e Francisco Vázquez, Alcalde de A Coruña, numa das reuniões constitutivas do Eixo em Vigo



El congreso de debate de las propuestas con la sociedad, reúne en Vigo a dirigentes de todos los ámbitos de la Euroregión, y es inaugurado por el entonces Ministro y hoy Presidente del Gobierno español, Mariano Rajoy. La clausura corre a cargo del Presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga. Es en este congreso cuando se crean y se

conceden por primera vez, las medallas del Eixo Atlántico, con las que se reconoce a aquellas personas o instituciones que desarrollan un trabajo relevante en pro de la cooperación y de la construcción de la Euroregión. Mário Soares, el empresario galaico portugués Cordo Boullosa y el propio Fraga Iribarne son los primeros galardonados.



Primer Congreso del Eixo Atlántico, Vigo.

Primeiro Congresso do Eixo Atlántico, Vigo.

O congreso de debate das propostas com a sociedade reúne en Vigo dirigentes de todos os ámbitos da Euro-região, e é inaugurado pelo então Ministro e hoje Presidente do governo espanhol, Mariano Rajoy. O encerramento fica a cargo do Presidente da Xunta de Galicia, Manuel Fraga. É neste congreso que se criam e se conce-

dem pela primeira vez as medalhas do Eixo Atlântico, em forma de reconhecimento das pessoas ou instituições que fazem um trabalho relevante em prol da cooperação e da construção da Euro-região. Mário Soares, o empresário galaico-português Cordo Boullosa e o próprio Fraga Iribarne são os primeiros galardoados.



Manuel Pérez, alcalde de Vigo, Fernando Gomes, alcalde de Porto, Manuel Martins alcalde de Vila Real y Mariano Rajoy, ministro de Administraciones Públicas.

Manuel Pérez, Alcalde de Vigo, Fernando Gomes, Presidente da Câmara Municipal do Porto, Manuel Martins, Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, e Mariano Rajoy, o então Ministro de Administraciones Públicas de Espanha.



Manuel Pérez y Manuel Fraga entregando medalla del Eixo al empresario Cordo Boulhosa.

Manuel Pérez e Manuel Fraga entregando a medalha do Eixo ao empresário Cordo Boulhosa

En el desarrollo del Estudio Estratégico surgen un importante número de estudios y publicaciones, que se continuaran en el tiempo, y que han convertido al Eixo Atlántico en una de las organizaciones europeas la organización europea (y probable-

mente mundial) con mayor volumen de estudios, informes y publicaciones en materia de cooperación transfronteriza con más de 150 publicaciones hasta la fecha.



Primer Congreso del Eixo Atlántico, Vigo.

Primeiro Congresso do Eixo Atlántico, Vigo.



Concierto de Milladoiro interpretando "Cantata Iacobus Magnus" en el Congreso del Eixo Atlántico

Concerto de Milladoiro interpretando "Cantata Iacobus Magnus" no Congresso do Eixo Atlántico

No desenvolvemento do Estudo Estratégico surge un significativo número de estudos e publicacións, que terán continuidade no tempo, que converteram o Eixo Atlántico numa das organizações europeas la organización europea (e provavelmente

mundiais) com maior volume de estudos, relatórios e publicações em matéria de cooperação transfronteiriça, com mais de 150 publicações até à data.

En el marco de la colaboración con el gobierno gallego, el Eixo Atlántico abre una representación en Bruselas, en la sede de la *Fundación Galicia Europa*, convirtiéndose en la primera entidad galai-co-portuguesa con representación propia, al margen de la REPER portuguesa.

Es también en esta época cuando se produce la primera ampliación del Eixo Atlántico con la entrada de cinco nuevas ciudades lo que la sitúa en dieciocho miembros.

En esta primera etapa se producen algunos de los hitos que marcarán positivamente el devenir del Eixo Atlántico en los años venideros. La sintonía personal entre Fernando Gomes y Manuel Pérez genera una filosofía basada en el concepto de ciudades competidoras por naturaleza, cooperando por voluntad política.

O en una afortunada expresión de Manolo Perez que constituirá un lema permanente: *“los alcaldes tenemos todos los mismos problemas, independientemente de nuestro color político. Al Eixo venimos a colaborar en la resolución de estos problemas. Para pelearnos ya tenemos las campañas electorales”*. Esta filosofía y su carismática gestión, conllevaron que haya sido el único presidente del Eixo reelecto en los 25 años de vida de la organización.

Es también en esta época cuando el Eixo toma partido a favor de las candidaturas de Guimarães y de la Muralla de Lugo, a Patrimonio de la Humanidad, felizmente aprobadas, con el argumento de que lo que beneficia a uno, beneficia a todos los que constituimos el sistema urbano de la Eurorregión. Actos políticos de apoyo a ambas candidaturas tienen lugar en Gui-

marães y en Lugo. Años más tarde se repetirá el apoyo en las candidaturas de la Torre de Hércules en Coruña, del Bom Jesus en Braga y de la Ribeira Sacra en Lugo.

Como consecuencia lógica de la apertura de una oficina en Bruselas, el Eixo Atlántico se presenta en la capital comunitaria con padrinos de lujo. Manuel Pérez y Fernando Gomes se reúnen con el entonces Presidente del Parlamento Europeo, Álvaro Gil Robles, y posteriormente tiene lugar un acto público presidido por Eneko Landaburu, Director General de la entonces llamada DG XVI, en la actualidad DG Regio. Landaburu no es solo el entonces todopoderoso responsable de los fondos estructurales a nivel europeo, sino el co-ideólogo de la creación del Eixo Atlántico, con Fernando Gomes, como ya señalamos anteriormente.

No âmbito da colaboração com o governo galego, o Eixo Atlântico abre uma representação em Bruxelas, na sede da *Fundación Galicia Europa*, convertendo-se na primeira entidade galai-co-portuguesa com representação própria, à margem da REPER portuguesa.

É também nesta época que ocorre a primeira ampliação do Eixo Atlântico com a entrada de cinco novas cidades, situando-o nos dezoito membros.

Nesta primeira etapa ocorrem alguns dos marcos que determinarão positivamente o futuro do Eixo Atlântico nos anos seguintes. A sintonia pessoal entre Fernando Gomes e Manuel Pérez gera uma filosofia com base no conceito de cidades concorrentes por natureza, cooperando por vontade política.

Ou numa afortunada expressão de Manolo Perez que constituirá um lema sempre presente: *“nós, os presidentes, temos todos os mesmos problemas, independentemente da nossa cor política. No Eixo colaboramos na resolução destes problemas. Para nos defrontarmos já temos as campanhas eleitorais”*. Esta filosofia e a sua carismática gestão levaram a que tenha sido o único presidente do Eixo reeleito nos 25 anos de vida da organização.

É também nesta época que o Eixo apoia as candidaturas de Guimarães e da Muralla de Lugo a Património da Humanidade, felizmente aprovadas, com o argumento de que o que beneficia um, beneficia todos os que constituímos o sistema urbano da Euro-região. Atos políticos de apoio a ambas as candidaturas têm lugar em Guimarães e em Lugo.

Anos mais tarde, o mesmo apoio é dado às candidaturas da Torre de Hércules em A Coruña, do Bom Jesus em Braga e da Ribeira Sacra em Lugo.

Como consequência lógica da abertura de um gabinete em Bruxelas, o Eixo Atlântico apresenta-se na capital comunitária com padrinhos de luxo. Manuel Pérez e Fernando Gomes reúnem-se com o então Presidente do Parlamento Europeu, Álvaro Gil Robles, e posteriormente realiza-se um ato público, presidido por Eneko Landaburu, Diretor Geral da então chamada DG XVI, atualmente DG Regio. Landaburu não só é o então todo-poderoso responsável pelos fundos estruturais a nível europeu, como também um dos ideólogos da criação do Eixo Atlântico com Fernando Gomes, como já mencionávamos anteriormente.



Manuel Pérez y Fernando Gomes con José María Gil Robles, Presidente del Parlamento Europeo.

Manuel Pérez e Fernando Gomes com José Maria Gil Robles, Presidente do Parlamento Europeu.



Presentación del Eixo Atlántico en Bruselas, con el entonces Director General de Política Regional Eneko Landáburu.

Apresentação do Eixo Atlântico em Bruxelas, com o então Diretor-geral de Política Regional e Coesão, Eneko Landáburu.



Grupo de periodistas luso galaicos en su visita a Bruselas, en el Parlamento Europeo.

Grupo de jornalistas luso-galaicos em visita a Bruxelas, no Parlamento Europeu.



Secretario General del Eixo Atlántico con el Presidente del Parlamento Europeo.

Secretário-geral do Eixo Atlântico com o Presidente do Parlamento Europeu.



Asamblea General en Guimarães en apoyo a su candidatura a Patrimonio de la Humanidad. 1997.

Assembleia-geral em Guimarães, em apoio à sua candidatura a Património da Humanidade. 1997.



Manuel Pérez, Presidente del Eixo, António Magalhães, Alcalde de Guimarães y Joaquín García Díaz, alcalde de Ourense en apoyo a la declaración de la Muralla de Lugo como Patrimonio de la Humanidad. 1998.

Manuel Pérez, Presidente do Eixo, António Magalhães, Presidente da Câmara Municipal de Guimarães, e Joaquín García Díaz, Alcalde de Ourense, em apoio à declaração da Muralha de Lugo como Património da Humanidade. 1998.

A partir de ese momento la presencia del Eixo en Bruselas crece exponencialmente, asociada al poderoso *lobby* ibérico que los gobiernos de Felipe González y de António Guterres supieron crear en Bruselas, y muy especialmente en el área de Política Regional y Fondos Comunitarios. *Lobby* desgraciadamente desaparecido desde hace una década sin que ningún gobierno posterior, en ambos países y de ambos colores, haya sabido recuperarlo.

Lobby que no solo se impulsa en Bruselas, sino también de una forma especialmente activa, en la Península Ibérica, para influir en las decisiones de ambos gobiernos, en un momento en que las regiones y ciudades se juegan su futuro

en el reparto de los fondos estructurales y de cohesión que determinarían el desarrollo durante los siguientes años. Cavaco Silva, Felipe González, o Carlos Westendorf son algunos de los dirigentes nacionales que se reúnen con los dirigentes del Eixo Atlántico. Reuniones cuyos resultados, afortunadamente, están a la vista 20 años más tarde.

En este periodo, finalmente, y gracias a una gestión política de Fernando Gomes con el gobierno de António Guterres, al que se incorporará un año más tarde, se finaliza la conexión de la autopista del atlántico con la A3 en Valença, conectando Lisboa y A Coruña por autopista por primera vez, en lo que constituye el primer gran éxito político del Eixo Atlán-

tico y el primer gran referente de cohesión territorial en la Eurorregión. Más tarde vendrían nuevas conexiones en la Eurorregión, concretamente entre Chaves y Verín, en una conexión que une la provincia de Ourense y Lisboa por una autopista interior.

Los años posteriores refuerzan la interlocución con los dirigentes gubernamentales de ambos países, enmarcados en lo que ya irá para siempre indisociablemente unido al nombre del Eixo Atlántico: la defensa de la modernización ferroviaria de la línea Lisboa-Coruña, en su tramo internacional Porto-Vigo, a lo que nos referiremos más adelante.

A partir desse momento, a presença do Eixo em Bruxelas cresce exponencialmente, associada ao poderoso *lobby* ibérico que os governos de Felipe González e de António Guterres souberam criar em Bruxelas, e, muito especialmente, na área da Política Regional e Fundos Comunitários. *Lobby* esse, infelizmente, desaparecido desde há uma década e que nenhum governo posterior de ambos os países e de ambas as cores soube recuperar.

Lobby que não é apenas impulsionada em Bruxelas, como também, de uma forma especialmente ativa, na Península Ibérica, para influir nas decisões de ambos os governos, num momento em que está em

jogo o futuro das regiões e cidades, mediante a distribuição dos fundos estruturais e de coesão que determinarão o desenvolvimento durante os anos seguintes. Cavaco Silva, Felipe González, ou Carlos Westendorf são alguns dos dirigentes nacionais que se reúnem com os dirigentes do Eixo Atlântico, cujos resultados das mesmas, afortunadamente, estão à vista 20 anos mais tarde.

Neste período, finalmente, e graças a uma gestão política de Fernando Gomes com o governo de António Guterres, o qual virá a integrar um ano mais tarde, é terminada a ligação da autoestrada do atlântico com a A3 em Valença, ligando Lisboa e A Coruña por autoestrada pela

primeira vez, que se traduz no primeiro grande sucesso político do Eixo Atlântico e a primeira grande referência de coesão territorial na Euro-região. Mais tarde viriam novas ligações na Euro-região, concretamente entre Chaves e Verín, numa ligação que une a província de Ourense e Lisboa por uma autoestrada interior.

Os anos posteriores reforçam a interlocução com os dirigentes governamentais de ambos os países, enquadrados no que irá para sempre ser associado ao nome do Eixo Atlântico: a defesa da modernização ferroviária da linha Lisboa-Coruña, no seu troço internacional Porto-Vigo, ao que nos referiremos mais adiante.



Fernando Gomes con el Presidente del Gobierno español, Felipe González.
Fernando Gomes com o Presidente do governo espanhol, Felipe González.



F. Gomes con el Primer Ministro de Portugal, Cavaco Silva.
Fernando Gomes com o Primeiro-ministro de Portugal, Cavaco Silva.



Presidente del EA con el
ministro de Asuntos Exteriores
Carlos Westendorp.

Presidente do EA com
o Ministro de Assuntos
Exteriores de Espanha,
Carlos Westendorp .



J M Aznar y Antonio Guterres en la inauguración de la autopista Vigo-Porto.

Aznar e António Guterres na inauguração da autoestrada Vigo-Porto.

No se puede dar por cerrada esta primera etapa, fundacional, que transcurre desde finales de 1992 hasta 1999, sin referirnos a la inauguración de los Xogos del Eixo Atlántico en Chaves. 900 deportistas participan en los segundos Xogos (los primeros

fueron en Ferrol), que tienen la singularidad de ser inaugurados por primera vez por el Presidente del Gobierno portugués António Guterres, en lo que representa un respaldo determinante en sus inicios.

Antonio Guterres, Primer Ministro de Portugal, con el alcalde de Chaves en la inauguración de los Xogos do Eixo Atlántico.

António Guterres, Primeiro-ministro de Portugal, com o Presidente da Câmara Municipal de Chaves na inauguração dos Jogos do Eixo Atlântico.



Mascota de los Xogos, Ourense 2001.

Mascote dos Jogos, Ourense 2001.



Participantes de los Xogos desfilando en la Plaza Mayor de Ourense.

Participantes dos Jogos desfilando na Plaza Mayor de Ourense.



Não se pode dar por encerrada esta primeira etapa, fundacional, que transcurre desde finais de 1992 até 1999, sem referirmos a inauguração dos Jogos do Eixo Atlântico em Chaves. 900 desportistas participam nos segundos Jogos (os primeiros

foram em Ferrol), com a singularidade de serem inaugurados pela primeira vez pelo Primeiro-Ministro português António Guterres, o que representa um apoio determinante nos seus inícios.





Proxecto Futuro de

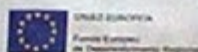
Segundos Estudos Estratéxicos do Eixo Atlántico
Segundos Estudos Estratégicos do Eixo Atlântico

ORGANIZA



COFINANCIADO POR

Portugal-Galicia
Cooperación Transfronteiriça
INTERREGIO III A
LISBOA-PORTO-VALE DO LISBOA-VALE DO LISBOA-VALE DO LISBOA



XUNTA DE GALICIA
CONSELLEIRÍA DE
POLÍTICA TERRITORIAL,
OBRAS PÚBLICAS E VIVIENDA
XUNTA DE GALICIA
PRESIDENCIA
Secretaría Xeral de Planeación
das UNIÓN Europea e Cooperación Exterior

COLABORAN



Segunda etapa: consolidación 1999-2005

Esta etapa se inicia con la Presidencia de Mesquita Machado, alcalde de Braga, prosigue con la de Manuel Cabezas, alcalde de Ourense, Rui Rio, alcalde de Oporto, y finaliza con la presidencia de Sánchez Bugallo, alcalde de Santiago. Etapa en la que, una vez conseguida la finalización de la conexión por autopista entre Portugal y Galicia, el Eixo Atlântico se centra en la conexión ferroviaria. Son los tiempos de la alta velocidad. Es más... son los tiempos en los que no existía más opción que la alta velocidad. El gobierno portugués trabaja la opción de la *T deitada* (acostada), con un eje vertical entre Lisboa y Vigo (ampliable cuando llegara el AVE español, que en sus inicios se planteaba en L, con entrada hasta Vigo por el Miño y subida hasta Ferrol) y una salida transversal desde Oporto hasta Salamanca, y desde allí a Madrid, Barcelona y Francia, siguiendo el futuro esquema de la alta velocidad española.

Segunda etapa: consolidação 1999-2005

Esta etapa inicia-se com a Presidência de Mesquita Machado, presidente da Câmara Municipal de Braga, prossegue com a de Manuel Cabezas, alcalde de Ourense, Rui Rio, presidente da Câmara Municipal do Porto, e termina com a presidência de Sánchez Bugallo, alcalde de Santiago. Etapa na qual, uma vez conseguida a finalização da ligação por autoestrada entre Portugal e Galiza, o Eixo Atlântico se centra na ligação ferroviária. São os tempos da alta velocidade. É mais... são os tempos em que não existia outra opção que não fosse a alta velocidade. O governo português trabalha na opção do T deitado, com um eixo vertical entre Lisboa e Vigo (ampliável quando chegasse o AVE espanhol, que no seu início era projetado em L, com entrada até Vigo pelo Minho e subida até Ferrol) e uma saída transversal desde o Porto até Salamanca, e daí para Madrid, Barcelona e França, seguindo o futuro esquema da alta velocidade espanhola.

La conexión internacional, llamada Porto-Vigo. En aquel momento, se diseña en formato AVE/TGV entre Braga y Vigo. Mientras nada avanza del lado español, a pesar de las numerosas promesas contenidas en el Plan Galicia con el que se intenta paliar la incompetencia que causó el desastre del Prestige, el gobierno portugués desbloquea el proceso, en cumplimiento del acuerdo al que llega la Comisión Ejecutiva del Eixo Atlántico con el Primer Ministro Guterres que mantienen en Braga. Es el inicio de la estrategia ferroviaria del Eixo Atlántico, que ha ocupado más de 15 años, y que ya por fin parece que se va a ver cumplida.

Pero como hay vida más allá del tren, y este no puede entenderse sin una visión global del territorio, se elabora el mapa de las infraestructuras, documento que recoge todas las necesidades de la Euroregión para su desarrollo. Dirigido por los profesores Pardellas (Universidad de Vigo) y Figueiredo (Universidad de Porto), es la primera vez en Europa que todos los alcaldes elaboran, con una participación muy activa, un documento conjunto en el que reivindicando lo de todos, reivindican lo de cada uno. Los localismos parecen relegados al desván de la historia, de la que años más tarde, desgraciadamente, volverán a salir.

Reunión de la Comisión Ejecutiva del EA con el Primer Ministro de Portugal.

Reunião da Comissão Executiva do EA com o Primeiro-ministro de Portugal.



A ligação internacional, chamada Porto-Vigo. Aquele momento, é desenhada no formato AVE/TGV entre Braga e Vigo. Enquanto do lado espanhol nada avança, apesar das inúmeras promessas contidas no Plano Galiza, com o qual se tenta paliar a incompetência que causou o desastre do Prestige, o governo português desbloqueia o processo, em cumprimento do acordo entre a Comissão Executiva do Eixo Atlântico com o Primeiro-ministro Guterres, em Braga. É o início da estratégia ferroviária do Eixo Atlântico, que durou mais de 15 anos, e que finalmente parece que vai ver-se cumprida.

Mas como há mais vida para além do comboio, e este não pode ser entendido sem uma visão global do território, elabora-se o mapa das infraestruturas, documento que reúne todas as necessidades da Euro-região para o seu desenvolvimento. Dirigido pelos professores Pardellas (Universidade de Vigo) e Figueiredo (Universidade do Porto), é a primeira vez na Europa que todos os autarcas elaboram, com uma participação muito ativa, um documento conjunto em que reivindicando o de todos, reivindicam o de cada um. Os localismos parecem ser postos de parte, mas, infelizmente, anos mais tarde, voltarão a surgir.

El mapa de infraestructuras del Eixo Atlántico inicia un recorrido que lo lleva desde los despachos de los gobiernos nacionales hasta el del Comisario Barnier, en la Comisión Europea, pasando por la presidencia de la *Xunta de Galicia* y de la CCDRN, Comisión de Coordinación y Desarrollo de la Región Norte convirtiéndose en un documento de referencia en la planificación de las infraestructuras y por consiguiente, en la ordenación del territorio, para todos los gobiernos implicados. Pero además se convierte en un referente también en materia de gober-

nanza y de planteamientos solidarios con visión de territorio, por parte de los alcaldes asociados en el Eixo Atlántico.

Esta época se caracteriza por un fuerte impulso a la investigación del territorio aplicada al desarrollo de la Eurorregión y a la planificación para el uso eficiente de los fondos europeos del periodo 2000-2007. Así se elaboran los segundos estudios estratégicos, que se concretan en una hoja de ruta de gran importancia para los ayuntamientos: la primera

agenda estratégica del Eixo Atlántico, titulada "*7 ideas para 7 años decisivos*".

Dirigida por el profesor de la Universidad de Vigo, Luis Domínguez, reúne un extraordinario *think tank* con algunas de las más respetadas personalidades de la Eurorregión: Fernando González Laxe, ex presidente de la *Xunta de Galicia*, Arlindo Cunha, Luís Braga da Cruz, Luís Valente de Oliveira, todos ex ministros de diferentes gobiernos portugueses, configuran este *think tank*.



Manuel Cabezas, presidente del Eixo A. y Rui Rio, vicepresidente, con el Comisario de la EU, Michael Barnier.

Manuel Cabezas, Presidente do Eixo A. e Rui Rio Vice-presidente com o Comissário Europeu Michel Barnier.

O mapa de infraestruturas do Eixo Atlântico começa um percurso que o leva desde os gabinetes dos governos nacionais até ao do Comissário Barnier, na Comissão Europeia, passando pela presidência da *Xunta de Galicia* e da CCDRN, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Norte, convertendo-se num documento de referência na planificação das infraestruturas e, por conseguinte, no ordenamento do território para todos os governos implicados. Mas converte-se ainda numa

referência também em matéria de governança e de planeamentos solidários com visão de território, por parte dos autarcas associados no Eixo Atlântico.

Esta época caracteriza-se por um forte impulso à investigação do território aplicada ao desenvolvimento da Euro-região e à planificação para o uso eficiente dos fundos europeus do período 2000-2007. Assim, elaboram-se os segundos estudos estratégicos, que se materializam numa folha de rota de grande importância para

os municípios: a primeira agenda estratégica do Eixo Atlântico, intitulada "*7 ideias para 7 anos decisivos*". Dirigida pelo professor da Universidade de Vigo, Luís Domínguez, reúne um extraordinário *think tank* com algumas das mais respeitadas personalidades da Euro-região: Fernando González Laxe, ex-presidente da *Xunta de Galicia*, Arlindo Cunha, Luís Braga da Cruz, Luís Valente de Oliveira, todos ex-ministros de vários governos portugueses.

El documento es debatido en un congreso, que nuevamente reúne a más de 500 dirigentes sociales, económicos, políticos, académicos y culturales, de la Eurorregión, en este caso en Ourense, en 2005.

También durante este período se produce un hito de gran importancia en su momento: la adhesión del Eixo Atlántico a la *Comunidade de Trabalho Galicia-Norte de Portugal, CTNPG*, presidida por Manuel Fraga y Luís Braga da Cruz, proceso de adhesión fruto de una larga y delicada negocia-

ción dada la asimetría existente entre los miembros de la CTGNP y el Eixo Atlántico, que se solucionó creando un espacio propio en el seno de la CTGNP adecuado al perfil y escala del Eixo Atlántico. Proceso que generó importantes sinergias en su origen, pero que con el paso del tiempo se ha revelado manifiestamente inútil ante el progresivo deterioro de la CTGNP, que llevó incluso a la aprobación -con carácter previo- aun no materializada, de la salida del Eixo Atlántico de la CTGNP, moción aprobada en la Comisión Ejecutiva que se celebró en Viana do Castelo en 2015.



Manuel Cabezas, presidente EA y Xoan Vázquez Mao, secretario general con la vice presidente de la Comisión Europea Loyola del Palacio.

Manuel Cabezas, Presidente do Eixo e Xoan Vázquez Mao, Secretário-geral com a Vice-presidente da Comissão Europeia, Loyola del Palacio.

O documento é debatido num congreso, que novamente reúne mais de 500 dirigentes sociais, económicos, políticos, académicos e culturais da Euro-região, desta vez em Ourense, em 2005.

É também durante este período que se produz um marco de grande importância à data: a adesão do Eixo Atlântico à Comunidade de Trabalho Galiza-Norte de Portugal, CTNPG, presidida por Manuel Fraga e Luís Braga da Cruz. Esta adesão foi fruto de uma longa e delicada negociação, dada a

assimetria existente entre os membros da CTGNP e o Eixo Atlântico, que se solucionou criando um espaço próprio no seio da CTGNP adequado ao perfil e escala do Eixo Atlântico. Processo que criou importantes sinergias na sua origem, mas que com o decorrer do tempo se revelou manifiestamente inútil face à progressiva deterioração da CTGNP, que levou mesmo à aprovação – com carácter prévio – ainda não materializada, da saída do Eixo Atlântico da CTGNP, moção aprovada na Comissão Executiva que teve lugar em Viana do Castelo, em 2015.



Acto de ingreso EA en la Comunidade de Traballo Galicia Norte de Portugal presidido por Manuel Fraga y Luís Braga da Cruz.

Ato de ingreso do Eixo Atlântico na Comunidade de Traballo Galiza Norte de Portugal, presidido por Manuel Fraga e Luís Braga da Cruz.



2º Congreso del Eixo Atlántico en Ourense.

2º Congresso do Eixo Atlântico em Ourense.

Otro elemento de gran importancia en la historia de la Eurorregión es la elaboración conjunta, en red, de la Agenda 21 por parte de los ayuntamientos del Eixo en colaboración con la CCDRN y la *Xunta de Galicia*. Es un proceso largo, complicado pero muy innovador y que cambia el concepto medioambiental en las ciudades asociadas, introduciendo el concepto de la sostenibilidad como una visión más amplia y estratégica. Innovador porque, una vez más por primera vez en Europa, se desarrolla un proceso de elaboración e implementación de la Agenda 21 en red y

con carácter transfronterizo. Pero también porque se renuncia al modelo dominante del ICLEI, más mediático, y se aplica el modelo de la Agencia de Ecología de Barcelona, más aplicable al planeamiento urbanístico, al planeamiento estratégico y al desarrollo de instrumentos claves como los planes de movilidad sostenible. Fruto de este proceso nace la Agencia de Ecología Urbana del Eixo Atlántico (Eixoecología) que continúa desarrollando servicios de consultoría ambiental para los ayuntamientos asociados, de forma gratuita.



Alcalde de Vila Real Manuel Martíns y el director xeral de Sostenibilidade de la *Xunta de Galicia*, Manuel Borobio, en la inauguración de la Agencia de Ecología del Eixo Atlántico.

Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Manuel Martins, e o Diretor-geral de Sustentabilidade da *Xunta de Galicia*, Manuel Borobio, na inauguração da Agência de Ecologiado Eixo Atlântico.

Otro elemento de grande importância na história da Euro-região é a elaboração conjunta, em rede, da Agenda 21 por parte dos municípios do Eixo em colaboração com a CCDRN e a *Xunta de Galicia*. É um processo longo, complicado mas muito inovador e que altera o conceito ambiental nas cidades associadas, introduzindo o conceito da sustentabilidade como uma visão mais ampla e estratégica. Inovador porque, uma vez mais pela primeira vez na Europa, se desenvolve um processo de elaboração e implementação da Agenda

21 em rede e com cariz transfronteiriço. Mas também porque se renuncia ao modelo dominante do ICLEI, mais mediático, e se aplica o modelo da Agência de Ecologia de Barcelona, mais aplicável ao planeamento urbanístico, ao planeamento estratégico e ao desenvolvimento de instrumentos claves como os planos de mobilidade sustentável. Fruto deste processo nasce a Agência de Ecologia Urbana do Eixo Atlântico (Eixoecologia) que continua a prestar serviços de consultoria ambiental aos municípios associados, gratuitamente.

Los cambios políticos que se producen en ambos países obligan a retomar constantemente la defensa de la comunicación ferroviaria. Son años de constantes cambios en el mundo. El 11 S, el ataque a las torres gemelas de Nueva York y al Pentágono, y sus consecuencias inmediatas, la segunda Guerra del Golfo, Irak y Afganistán, cambian el mundo y la geopolítica, tal y como la habíamos conocido. La entrada en vigor del Euro refuerza el concepto político de Europa, coincidiendo con la entrada en el nuevo siglo. El atentado terrorista de carácter

judista que asola Madrid, inaugura una nueva época de atentados indiscriminados contra la población civil que alteraran radicalmente los esquemas de seguridad internos en Europa, poniendo en riesgo los avances realizados en materia de libre circulación en el marco de Schengen.

Otro grave problema lleva tiempo latiendo y está próximo a estallar: mientras el Eixo Atlántico prepara a sus ciudades para un futuro pluscuamperfecto, fomentando la innovación, la cultura,

el desarrollo regional y local, la política urbana, la sostenibilidad y la investigación, como elementos de un desarrollo local y urbano, armónico y solidario, una brutal crisis económica cuyo origen se sitúa en las políticas de desregularización de las políticas económicas impulsada por Reagan en los lejanos años 90, y que lleva más de 25 años latiendo bajo tierra, empieza a aflorar, hasta precipitarse en un estallido brutal que hunda al primer mundo en su mayor crisis desde el crack del 29 en el siglo pasado.



Reunión de la Comisión de Medio Ambiente durante la elaboración de la Agenda 21

Reunião da Comissão de Meio Ambiente durante a elaboração da Agenda 21

As mudanças políticas que ocorrem em ambos os países obrigam a retomar constantemente a defesa da ligação ferroviária. São anos de constantes mudanças no mundo. O 11 de setembro, o ataque às torres gêmeas de Nova Iorque e ao Pentágono e suas consequências imediatas, a segunda Guerra do Golfo, Iraque e Afeganistão, mudam o mundo e a geopolítica, conforme o conhecíamos. A entrada em vigor do Euro reforça o conceito político de Europa, coincidindo com a entrada no novo século. O atentado terrorista de caráter

judista que assola Madrid enceta uma nova época de atentados indiscriminados contra a população civil, que alteraram radicalmente os esquemas de segurança internos na Europa, colocando em risco os avanços conseguidos em matéria de livre circulação no contexto de Schengen.

Outro grave problema há já algum tempo latente está próximo a estalar: enquanto o Eixo Atlântico prepara as suas cidades para um futuro mais-perfeito, fomen-

tando a inovação, a cultura, o desenvolvimento regional e local, a política urbana, a sustentabilidade e a investigação, como elementos de um desenvolvimento local e urbano, harmónico e solidário, uma crise económica brutal, originada pelas políticas de desregulação das políticas económicas impulsionada por Reagan nos longínquos anos 90, latente há mais de 25 anos, começa a emergir, precipitando-se num estrondo que afunda o primeiro mundo na sua maior crise desde o crash de 29 no século passado.

España y Portugal, en primera línea del *tsunami*, son dos de los países más afectados y que se ven obligados a tomar las medidas más drásticas, recortando de forma radical su presupuesto público.

La primera víctima de la guerra es la verdad. La primera víctima de las crisis es la política social y los ayuntamientos. Confrontado con esta situación, sin apenas

margen de tiempo de respuesta, el Eixo Atlántico debe reorientar toda su estrategia, adaptarse a una economía de guerra y centrarse en la salida de las crisis, tanto a nivel de ciudades como a nivel de Eurorregión, y en crear cortafuegos, es decir, mecanismos que refuercen a las ciudades para prevenir situaciones análogas en el futuro. La fórmula mágica es precisamente el trabajo en red y la cooperación. Juntos para ser más fuertes.

La parte positiva es que la crisis permite testar la fortaleza estructural del Eixo Atlántico, que –en medio de un *tsunami* que se lleva por delante gran parte de las estructuras de arquitectura estratégica existentes– no solo sobrevive, sino que se adapta a la nueva situación, e incluso crece en número de miembros, sin renunciar a su ADN: las políticas sociales, culturales, deportivas y la investigación aplicada sobre el territorio.



Asamblea General, Vigo. 1995.

Assembleia-Geral Vigo. 1995.

Espanha e Portugal, na primeira linha do *tsunami*, são dois dos países mais afetados e que se veem obrigados a tomar as medidas mais drásticas, cortando de forma radical o seu orçamento público.

A primeira vítima da guerra é a verdade. As primeiras vítimas da crise são a política social e os municípios. Confrontado com esta situação, sem qualquer margem

de tempo de resposta, o Eixo Atlântico deve reorientar toda a sua estratégia, adaptar-se a uma economia de guerra e centrar-se na saída da crise, tanto ao nível das cidades como ao nível da Euro-região, e em criar corta-fogos, ou seja, mecanismos que reforcem as cidades para prevenir situações análogas no futuro. A fórmula mágica é precisamente o trabalho em rede e a cooperação. Juntos para ser mais fortes. A parte positiva é

que a crise permite testar a força estrutural do Eixo Atlântico, que – no meio de um *tsunami* leva adiante grande parte das estruturas de arquitetura estratégica existentes – não só sobrevive, como se adapta à nova situação, e até cresce em número de membros, sem renunciar o seu ADN: as políticas sociais, culturais, desportivas e a investigação aplicada no território.



Assemblea General, Viana do Castelo. 1996.

Assembleia-Geral , Viana do Castelo. 1996.



Assemblea General,
Bragança 1999.

Assembleia-Geral, Bragança
1999.



Asamblea General,
Bragança. 1999

Assembleia-Geral ,
Bragança. 1999



Asamblea General, Vigo. 2000

Assembleia-Geral , Vigo. 2000



Asamblea General,
Chaves. 2001.

Assembleia-Geral
Chaves. 2001.



Asamblea General,
Ourense. 2001.

Assembleia-Geral,
Ourense. 2001.



Asamblea General del
EA en Porto, 2002.

Assembleia-geral do EA
em Porto, 2002.



Asambleas Generales,
Santiago de
Compostela. 2003.

Assembleia-
Geral Santiago de
Compostela. 2003.



Asamblea General,
Bragança. 2004

Assembleia-Geral ,
Bragança. 2004.



Asamblea General,
Vilagarcía de
Arousa. 2005.

Assembleia-Geral,
Vilagarcía de
Arousa. 2005.



Asamblea General,
Santiago de
Compostela. 2006.

Assembleia-Geral , Santiago
de Compostela. 2006.



Asamblea General, Vila Nova de Gaia. 2007.

Assembleia-Geral , Vila Nova de Gaia. 2007.



Asamblea General,
Vigo. 2008.

Assembleia-Geral
Vigo. 2008.



Asamblea General, Guimarães. 2009.

Assembleia-Geral Guimarães. 2009.



Asamblea General, Chaves. 2010.

Assembleia-Geral, Chaves. 2010.



Asamblea General, Santiago de Compostela. 2011.

Assembleia- Geral, Santiago de Compostela. 2011.



Asamblea General, Viana do Castelo. 2012.

Assembleia-Geral Viana do Castelo. 2012.



Asamblea General, Braga 2014.

Assembleia-Geral, Braga. 2014.



Asamblea General 2015, A Coruña.

Assembleia Geral 2015, A Coruña.



Asamblea General 2016,
Santa Maria da Feira.

Assembleia Geral 2016,
Santa Maria da Feira.





Tercera fase: el Eixo juega en Champions. 2005-2017

Quizás el símil futbolístico sea el que mejor defina esta fase. El Eixo Atlántico sobrevive a la crisis, pero aprovecha los momentos duros para reflexionar, aprender de los errores cometidos y reinventarse para adecuarse a una Europa distinta de aquella que impulsó su nacimiento, a un mundo distinto de aquel en el que desarrolló su infancia y a un futuro que ya se ha convertido de golpe en el presente. Por explicarlo de una forma gráfica, debemos acudir a aquel grafiti que alguien dibujó en una pared de Bogotá y que dio a conocer el gran poeta uruguayo Mário Bennedetti. "Ahora que sabíamos las respuestas, nos cambian las preguntas".

Terceira fase: o Eixo joga na Champions. 2005-2017

Analogia futebolística talvez seja a que melhor defina esta fase. O Eixo Atlântico sobrevive à crise, mas aproveita os momentos duros para refletir, aprender com os erros cometidos e reinventar-se para se adequar a uma Europa diferente daquela que impulsionou o seu nascimento, a um mundo diferente daquele em que desenvolveu os seus primeiros anos de vida e a um futuro que, de repente, se tornou em presente. Para o explicar de forma gráfica devemos aludir àquele grafiti que alguém pintou numa parede em Bogotá e que deu a conhecer o grande poeta uruguaio Mário Bennedetti. "Agora que sabíamos as respostas, mudaram-nos as perguntas".



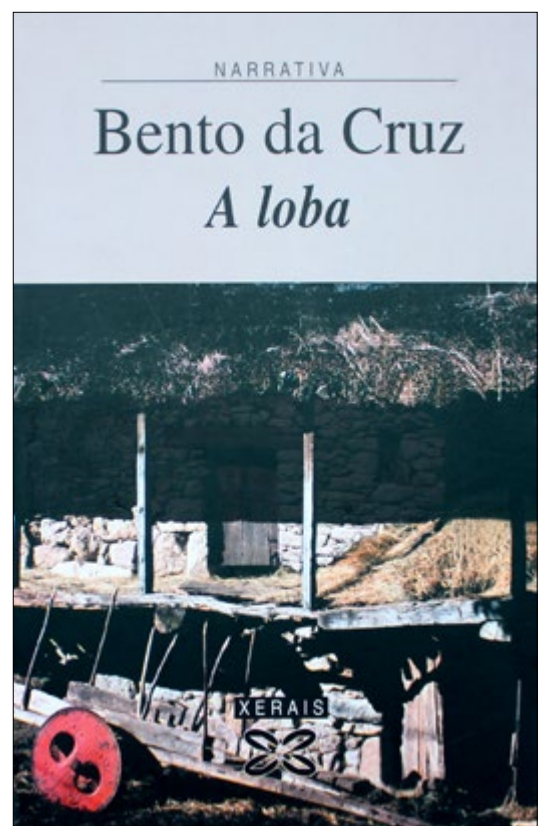
Entrega del premio de Narrativa del EA a Xose Luis Méndez Ferrín.

Entrega do prêmio de Narrativa do EA a Xose Luis Méndez Ferrín.



Bento da Cruz Premio Narrativa III Edición.

Bento da Cruz Premio Narrativa da III Edición



La primera táctica es favorecer la ampliación. Muchas ciudades han crecido durante la crisis y se han convertido en miembros del sistema urbano. Cuanto más dura es la tormenta, más barcos buscan el refugio del puerto seguro. Y así las ciudades emergentes buscan la cobertura del Eixo para protegerse y reforzarse en un nuevo medio al que están accediendo en medio de la crisis.

La ampliación del Eixo se cierra con 38 asociados, lo que significa que en 15 años ha duplicado su número de integrantes desde los 13 iniciales. El proyecto es cada vez más sólido y viable.

Pero es necesario también cambiar los conceptos. Ya no podemos hablar de infraestructuras sino de transportes. Y no podemos hablar de transportes sin hablar de política marítima. Como no podemos hablar de turismo sin hablar de sosteni-

bilidad, de conservación del patrimonio y de la naturaleza y, por supuesto, de cultura. Como tampoco podemos hablar de progreso sin empleo, ni de empleo sin competitividad, ni de competitividad y crecimiento sin I+D y sin innovación.

Esta es la nueva ecuación post crisis, y en ello se puso a trabajar el Eixo Atlántico en cuanto comprobamos la dimensión y consecuencias de la crisis. Porque de la crisis se puede salir, pero solo cuando eres el más fuerte. Y el sistema urbano del Eixo Atlántico tenía condiciones y voluntad de ser el más fuerte.

Con el refuerzo que en todos los ámbitos- supuso la ampliación, el Eixo Atlántico acometió una triple estrategia:

Por una parte el refuerzo interior en base a unas ideas fuerza muy concretas:

1- Las conexiones ferroviarias tanto de pasajeros como de mercancías; (el tercer eje ibérico del Plan europeo de transportes ferroviarios, Aveiro. Vilar Formoso- Salamanca-frontera francesa, que no estaba propuesto inicialmente por los gobiernos, fue incluido en el último minuto por el ministro portugués Álvaro Santos, al día siguiente de una reunión que tuvo lugar en el despacho del *Conselleiro* Agustin Hernandez, en la que participaron la *Xunta de Galicia*, el Eixo Atlántico y Mário Lopes, Presidente de ADFERSIT – Asociación Portuguesa para el Desarrollo de los Sistemas Integrados de Transporte y el asesor externo Ministro de Economía, Álvaro Santos, al que acompañaba Manuel Aroso, dirigente asimismo de ADFERSIT);

A primeira táctica é favorecer a ampliação. Muitas cidades cresceram durante a crise e converteram-se em membros do sistema urbano. Quanto mais dura é a tormenta, mais barcos procuram o refúgio do porto seguro. E assim as cidades emergentes procuram a cobertura do Eixo para se proteger e fortalecer num novo meio ao qual estão a aceder em plena crise.

A ampliação do Eixo termina com 38 associados, o que significa que em 15 anos duplicou o seu número de integrantes desde os 13 iniciais. O projeto é cada vez mais sólido e viável.

Mas é necessário também alterar os conceitos. Já não podemos falar de infraestruturas mas sim de transportes. E não podemos falar de transportes sem falar de política marítima. Como não podemos falar de turismo sem falar de sustentabi-

lidade, de conservação do património e da natureza e, obviamente, de cultura. Como também não podemos falar de progresso sem emprego, nem de emprego sem competitividade, nem de competitividade e crescimento sem I+D e sem inovação.

Esta é a nova equação pós-crise em que o Eixo Atlântico começou a trabalhar, enquanto medimos a dimensão e consequências da crise. Porque da crise pode sair-se, mas apenas quando se é o mais forte. E o sistema urbano do Eixo Atlântico tinha condições e vontade de ser o mais forte.

Com o reforço que em todos os âmbitos a ampliação significou, o Eixo Atlântico adotou uma tripla estratégia:

Por um lado o reforço interior com base em ideias chave muito concretas:

1- As ligações ferroviárias tanto de passageiros como de mercadorias; (o terceiro eixo ibérico do plano europeu de transportes ferroviários, Aveiro-Vilar Formoso- Salamanca-fronteira francesa, que não estava proposto inicialmente pelos governos, foi incluído no último minuto pelo ministro português Álvaro Santos, no dia seguinte a uma reunião que teve lugar no gabinete do *Conselleiro* Agustin Hernandez, na qual participaram a *Xunta de Galicia*, o Eixo Atlântico e Mário Lopes, Presidente de ADFERSIT – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes e o assessor externo do? Ministro de Economia, Álvaro Santos, acompanhado por Manuel Aroso, também dirigente da ADFERSIT);

2- El impulso al Camino Portugués de Santiago, hermano pobre del Camino Francés, con el que deberá equipararse hasta el 2021, próximo Año Santo;

3- El impulso a lo que constituye nuestro ADN colectivo y que refuerza la generación de masa crítica, auténtica columna vertebral de la cooperación y el desarrollo económico: la cultura, el

deporte, la educación, y la formación siguen constituyendo el 50 % de la programación del Eixo;

4- La mejora de las condiciones de vida de las poblaciones de frontera, impulsando la creación de recursos conjuntos de salud, o coordinación de los existentes para evitar su cierre por falta de recursos y de población. El establecimiento de transporte interur-

bano transfronterizo, o la creación de estructuras conjuntas de seguridad. Para desarrollar estas políticas se crea una estructura que sirva de laboratorio para todo el territorio. Y así nace, en el seno del Eixo Atlántico, la Eurociudad Chaves –Verín, que es ya un referente en toda Europa, reconocida por la Comisión Europea con el premio REGIO AWARDS que le otorgó en 2015.



Bernardino Graña y Rui Erbon, Premios Narrativa del EA



Bernardino Graña e Rui Erbon, Prémios Narrativa do EA

2- O impulso ao Caminho Português de Santiago, irmão pobre do Caminho Francês, com o qual deverá equiparar-se até 2021, próximo Ano Santo;

3- O impulso ao que constitui o nosso ADN coletivo e que reforça a criação de massa crítica, autêntica espinha dorsal da cooperação e do desenvolvimento económico: a cultura, o desporto, a educação, e a formação

continuum a representar 50% da programação do Eixo;

4- A melhoria das condições de vida das populações de fronteira, impulsionando a criação de recursos conjuntos de saúde ou coordenação dos existentes para evitar o seu encerramento por falta de recursos e de população. O estabelecimento de transportes interurbanos transfronteiriços ou a

criação de estruturas conjuntas de segurança. Para desenvolver estas políticas cria-se uma estrutura que sirva de laboratório para todo o território. E assim nasce, no seio do Eixo Atlântico, a Eurocidade Chaves –Verín, que é já uma referência em toda a Europa, reconhecida pela Comissão Europeia com o prémio REGIO AWARDS atribuído em 2015.

Es también en este contexto donde el Eixo Atlántico promueve una campaña a nivel europeo, en colaboración con las organizaciones de consumidores española-OCU y portuguesa-DECO, a la que se suman más de 10 países en una primera fase, que recoge más de 117.000 firmas en la plataforma *change.org*, en apoyo de la posición del Parlamento Europeo y de la Comisión

Europea, para la desaparición del *roaming* telefónico, al que, incomprensiblemente el, Consejo se opone, más preocupado por los intereses de las operadoras que por los de los ciudadanos. La campaña finaliza al firmarse el acuerdo por el que se pone fecha de caducidad al *roaming* en Europa, en junio de 2017, y por tanto se consigue una victoria histórica de dimensión europea.



Cartel campaña Zero roaming.

Cartel campaña Zero roaming.

É também neste contexto onde o Eixo Atlântico promove uma campanha a nível europeu, em colaboração com as organizações de consumidores – a espanhola OCU e a portuguesa DECO – à qual se juntam mais de 10 países numa primeira fase, recolhendo mais de 117.000 assinaturas na plataforma *change.org*, em apoio à posição do Parlamento Europeu e da Comissão Europeia, para o

desaparecimento do *roaming* telefónico, ao qual, incomprensivelmente, o Conselho se opõe, mais preocupado com os interesses das operadoras do que com os dos cidadãos. A campanha termina quando se assina o acordo através do qual se determina o prazo de validade para o *roaming* na Europa, junho de 2017, conseguindo-se assim uma vitória histórica de dimensão europeia.

Para poder desarrollar todas estas acciones, se trabaja en la segunda pata de la estrategia: la creación y vertebración de redes europeas. El trabajo comienza con la imprescindible organización de la frontera hispano portuguesa, donde existían numerosas organizaciones que trabajaban de forma descoordinada. En 2009 el Eixo Atlántico convoca en Guimarães la primera conferencia de la frontera ibérica, a la que asisten más de 200 personas de todas las organizaciones que trabajan en los

territorios de frontera, y que ni siquiera se conocen entre sí. El encuentro es presidido conjuntamente por el Ministro portugués Nunes Correia, y la Ministra española Elena Salgado, que son entrevistados en directo por el primer programa de radio transfronterizo en la historia de la frontera, y probablemente de Europa, que se emite desde el propio congreso. Ser de Vigo y Rádio Clube do Minho, de Braga, producen conjuntamente el programa.

Primer programa de radio conjunto entre una emisora gallega y otra portuguesa. (Ser de Vigo y Rádio Clube do Minho, de Braga).

Primeiro programa de rádio conjunto entre uma emissora galega e uma emissora portuguesa (Ser de Vigo e Rádio Clube do Minho, de Braga).



Ministra Elena Salgado y Ministro Nunes Correia en el Primer Congreso de Frontera organizado por el EA en Guimarães.

A Ministra Elena Salgado e o Ministro Nunes Correia no Primeiro Congresso de Fronteira organizado pelo EA, em Guimarães.



Para poder desenvolver todas estas ações, trabalha-se no segundo pilar da estratégia: a criação e estruturação de redes europeias. O trabalho começa com a imprescindível organização da fronteira luso-espanhola, onde existiam inúmeras organizações que trabalhavam de forma descoordinada. Em 2009 o Eixo Atlântico convoca em Guimarães a primeira conferência da fronteira ibérica, à qual assistem mais de 200 pessoas de todas as organizações que trabalham nos territórios de

fronteira, e que nem sequer se conhecem entre si. O encontro é presidido conjuntamente pelo Ministro português, Nunes Correia, e pela Ministra espanhola, Elena Salgado, que são entrevistados em direto pelo primeiro programa de rádio transfronteiriço na história da fronteira, e provavelmente da Europa, emitido desde o próprio congresso. Ser de Vigo e Rádio Clube do Minho, de Braga, produzem conjuntamente o programa..

Como resultado de esta conferencia nace la RIET (Red Ibérica de Entidades Transfronterizas) que 8 años después continúa representando los intereses de las poblaciones de frontera desde la triple vertiente de sus socios: redes de ciudades, universidades y organizaciones empresariales.

Una vez constituida la RIET, se avanza en la creación de estructuras europeas que permitan a las redes de cooperación hablar con una voz única en Bruselas y defender los intereses de las ciudades y de los ciudadanos que viven en territorios de fron-

tera. Transportes, Política Regional y sobre todo Mercado Interior son los ámbitos prioritarios de interlocución en Bruselas. En 2010, se crea en Santiago de Compostela la Conferencia Europea de Redes de Ciudades Transfronterizas e Interregionales, cuyo primer presidente es Sanchez Bugallo, alcalde de Santiago y Presidente del Eixo Atlántico. Bugallo inicia una intensa ronda de contactos en Bruselas para posicionar el *lobby* de frontera en la discusión de los nuevos fondos comunitarios, lo que se consigue con éxito al ser los fondos de cooperación de los pocos que no sufren recortes en el presupuesto comunitario.



Presidente del EA, Xosé Antonio Sánchez Bugallo, con el Comisario europeo Johannes Hans.

Presidente do EA, Xosé Antonio Sánchez Bugallo, com o Comissário Europeu Johannes Hans.

Como resultado desta conferência nasce a RIET (Rede Ibérica de Entidades Transfronteiriças) que 8 anos depois continua a representar os interesses das populações de fronteira desde a tripla vertente dos seus associados: redes de cidades, universidades e organizações empresariais.

Uma vez constituída a RIET, avança-se na criação de estruturas europeias que permitam às redes de cooperação falar com uma só voz em Bruxelas e defender os interesses das cidades e dos cidadãos que vivem em territórios de fronteira. Transportes,

Política Regional e sobretudo Mercado Interior são os âmbitos prioritários de interlocução em Bruxelas. Em 2010, cria-se em Santiago de Compostela a Conferência Europeia de Redes de Cidades Transfronteiriças e Inter-regionais, cujo primeiro presidente é Sanchez Bugallo, *alcalde* de Santiago e Presidente do Eixo Atlântico. Bugallo intensifica os contactos com Bruxelas para posicionar o *lobby* de fronteira na discussão dos novos fundos comunitários, objetivo este bem-sucedido, já que os fundos de cooperação são dos poucos que não sofrem cortes no orçamento comunitário.

Años más tarde con las presidencias de José Maria Costa, alcalde de Viana do Castelo, y de Carlos Negreira, alcalde de A Coruña, el *lobby* europeo experimenta un nuevo impulso que se materializa en la convocatoria del primer congreso europeo de fronteras que tiene lugar en A Coruña, en 2012 y que inaugura por videoconferencia el Presidente

de la Comisión Europea, Durão Barroso. La presidencia de la Conferencia de las Ciudades del Eixo o Atlántico, primero asumida por Sánchez Bugallo, posteriormente por Carlos Negreira y en la actualidad por José Maria Costa, o la presidencia de la delegación portuguesa en el Comité de las Regiones que ostenta asimismo José Maria Costa,

ha marcado una década de liderazgo de dirigentes del Eixo Atlántico en las estructuras europeas, lo que nunca antes había ocurrido, y lo que ha permitido una interlocución privilegiada con las Instituciones europeas; pero también ha permitido constatar el éxito de la estrategia diseñada por el Eixo Atlántico.



Acto oficial firma constitución CECICN. Santiago, 2010.



Ato oficial assinatura constituição CECICN. Santiago, 2010.



Años mais tarde, com as presidências de José Maria Costa, presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, e de Carlos Negreira, *alcalde* de A Coruña, o *lobby* europeu vive um novo impulso que se materializa na convocatória do primeiro congresso europeu de fronteiras, que tem lugar em A Coruña em 2012, inaugurada via videoconferência pelo Presiden-

te da Comissão Europeia, Durão Barroso. A presidência da Conferência das Cidades do Eixo o Atlântico, primeiro assumida por Sánchez Bugallo, posteriormente por Carlos Negreira e atualmente por José Maria Costa, e a presidência da delegação portuguesa no Comité das Regiões também a cargo de José Maria Costa, marcaram uma década de lide-

rança de dirigentes do Eixo Atlântico nas estruturas europeias, o que nunca antes tinha acontecido, e que permitiu uma interlocução privilegiada com as instituições europeias, mas permitiu também constatar o sucesso da estratégia desenhada pelo Eixo Atlântico.

La tercera pata de la estrategia es el impulso a la creación de plataformas y recursos mediáticos conjuntos. En 2006 el Eixo Atlántico promueve, en colaboración con la *Fundación Caixa-nova*, la producción de un documental sobre la Eurorregión, dirigido por

Manuel Campo Vidal, Presidente de la Academia de la Televisión en España. La serie constituye no solo un documento histórico de primer orden sino una autentica enciclopedia audiovisual de la Eurorregión y de la cooperación. La RTP y la TVG emiten los capítulos que

constituyen la serie documental, tanto en las cadenas nacionales como en las internacionales, despertando un gran interés en los países latinoamericanos. Pero es sobre todo una situación extrañamente anómala la que lleva a la reflexión sobre esta necesidad.



Presentación de la serie de televisión "Eurorrexión século XXI". Vila Nova de Gaia. 2006.

Apresentação da série de televisão "Eurorregião século XXI". Vila Nova de Gaia. 2006.



Presentación de la serie de televisión "Eurorregión para el s. XXI" dirigido por Manuel Campo Vidal, Presidente de la Academia de TV de España.

Apresentação da série televisiva "Euro-região para o séc. XXI" dirigido por Manuel Campo Vidal, Presidente da Academia de TV de Espanha.

O terceiro pilar da estratégia é o impulso à criação de plataformas e recursos mediáticos conjuntos. Em 2006 o Eixo Atlântico promove, em colaboração com a *Fundação Caixanova*, a produção de um documentário sobre a Euro-região, dirigido por Manuel Campo Vidal, Presi-

dente da Academia da Televisão em Espanha. A série constitui não só um documento histórico de primeira ordem como também uma autêntica enciclopédia audiovisual da Euro-região e da cooperação. A RTP e a TVG emitem os capítulos que constituem a série documental,

tanto nas cadeias nacionais como nas internacionais, despertando um grande interesse nos países latino-americanos. Mas é sobretudo uma situação estranhamente anómala que leva à reflexão sobre esta necessidade.

En 2009 el segundo gobierno de José Sócrates, ya inmerso en una crisis que no acaban de reconocer al igual que su homólogo español Zapatero, se ve obligado a implantar peajes en las denominadas SCUT (Autovías sin coste para el usuario) que funcionaban gratuitamente mediante el denominado peaje en sombra. El sistema de pago que diseña el entonces *Secretário de Estado das Obras Públicas* Paulo Campos, es tan desafortunado y complejo que provoca la huida del turismo español, no por el hecho de

tener que pagar el peaje sino por la imposibilidad material de hacerlo. El impacto en el Norte de Portugal, primer territorio donde se implanta la medida es brutal: una caída del 40% del sector servicios en el primer año de implantación de la medida. El Eixo Atlântico, a instancias del alcalde de Viana de Castelo que lidera la oposición a la medida, asume el liderazgo del movimiento de oposición, al que se suman las organizaciones empresariales, la *Xunta de Galicia*, e incluso la CCDRN dentro de las limitaciones que conlleva

su dependencia orgánica del gobierno que ha implantado la medida. Dos años después el gobierno portugués acepta la propuesta del Eixo Atlântico para aplicar la Directiva europea sobre la interoperabilidad de sistemas de pago de peajes, que ningún país europeo había aplicado en la década transcurrida desde su aprobación. Y así se verifica en la Cumbre Ibérica, solucionándose el problema de los peajes en un 90% y pasando a ser el primer territorio europeo que implanta la citada interoperabilidad.



CEP 2012.

Em 2009 o segundo governo de José Sócrates, já imerso numa crise que não reconhece à semelhança do seu homólogo espanhol Zapatero, vê-se obrigado a implantar portagens nas denominadas SCUT (autoestradas Sem Custos para o Utilizador), que funcionavam gratuitamente, mediante a denominada portagem sombra. O sistema de pagamento desenhado pelo então Secretário de Estado das Obras Públicas, Paulo Campos, é tão desafortunado e complexo que provoca a fuga do turismo espanhol, não pelo facto de ter de pagar a porta-

gem, mas sim pela impossibilidade material de o fazer. O impacto no Norte de Portugal, primeiro território onde se implementa a medida é brutal: uma queda de 40% do sector de serviços no primeiro ano de implementação da medida. O Eixo Atlântico, instado pelo facto do Presidente da Câmara Municipal de Viana de Castelo liderar a oposição à medida, assume a liderança do movimento de oposição, ao qual se juntam as organizações empresariais, a *Xunta de Galicia*, e inclusivamente a CCDRN dentro das limitações que supõe a sua

dependência orgânica do governo que implementou a medida. Dois anos depois, o governo português aceita a proposta do Eixo Atlântico para aplicar a Diretiva europeia sobre a interoperabilidade de sistemas de pagamento de portagens, que nenhum país europeu tinha aplicado na década transcorrida desde a sua aprovação. E assim se verifica na Cimeira Ibérica, solucionando-se o problema das portagens em 90% e passando a ser o primeiro território europeu a implementar a citada interoperabilidade.

Esta batalla nunca habría sido ganada sin la estrecha y permanente implicación de los medios de comunicación. Si un país no se construye sin medios de comunicación libres, una Eurorregión no se estructurará socialmente hasta que no existan mecanismos para tener acceso a la misma información, libre y veraz, eliminando el último efecto frontera. En consecuencia se diseña una estrategia de comunicación tendente a normalizar la información

en toda la Eurorregión, ampliando lo que hasta entonces era exclusivamente el eje fundacional Vigo-Porto. Así se inicia un proceso de formación e información de los periodistas que desarrollan su cometido en este ámbito; proceso que se desarrolla en colaboración con la Comisión Europea y el Parlamento Europeo. Al mismo tiempo, se pone en marcha el primer programa de radio y televisión transfronterizo, inicialmente con Localia

Vigo/Radio Vigo y Minho TV, como resultado de la experiencia piloto desarrollada en el congreso de la frontera al que nos referíamos antes. Posteriormente se incorpora a la Radio Galega y a Antena Minho a Expocidades, feria del turismo de proximidad del Eixo Atlántico, desde donde se emite en directo un magacín de 3 horas en estudio abierto.



Visita de periodistas de la Eurorregión a las instituciones comunitarias.

Visita de jornalistas da euro-região às instituições comunitárias.

Esta batalha nunca teria sido ganha sem a estreita e permanente implicação dos meios de comunicação social. Se um país não se constrói sem meios de comunicação livres, uma Euro-região não se estruturará socialmente até que existam mecanismos para ter acesso à mesma informação, livre e veraz, eliminando o último efeito fronteira. Em consequência, desenha-se uma estratégia de comunicação que visa normalizar a informação

em toda a Euro-região, ampliando o que até então era exclusivamente o eixo fundacional Vigo-Porto. Assim, inicia-se um processo de informação e formação dos jornalistas que desenvolvam o seu trabalho neste âmbito; processo que se desenvolve em colaboração com a Comissão Europeia e com o Parlamento Europeu. Simultaneamente, arranca o primeiro programa de rádio e televisão transfrontereiro, inicialmente com Localia Vigo/

Radio Vigo e Minho TV, como resultado da experiência piloto desenvolvida no congresso da fronteira a que nos referimos antes. Posteriormente, incorpora-se a Radio Galega e a Antena Minho à Expocidades, feira do turismo de proximidade do Eixo Atlântico, a partir da qual se emite em direto um magazine de 3 horas em estúdio aberto.



La actualidad de la
Eurorregión en los medios.

A actualidade da euro-
região nos Media.





"Conferências de Gaia", organizadas por el periódico Jornal de Notícias, 2016.

"Conferências de Gaia" organizadas pelo Jornal de Notícias, 2016.



Fórum El Futuro del Minho organizado por el Correio do Minho 2016.

Fórum O Futuro do Minho organizado pelo Correio do Minho 2016.



Fórum El Futuro del Minho organizado por el Correio do Minho 2016.

Fórum O Futuro do Minho organizado pelo Correio do Minho 2016.



Reunião sobre Fondos Europeos en Ourense.

Reunião sobre Fundos Europeus em Ourense.

EXPERIMENTA VIAJAR PELA GALIZA



Norte de Portugal e Galiza
Conheça as Rotas Turísticas da Nossa História

O Correio do Minho e o Eixo Atlântico oferecem-te **GRÁTIS** segunda-feira, 11 de Julho

GUIA TURÍSTICO
DA GALLAECIA À EURO-REGIÃO



AS CIDADES DE CARBALLIÑO, AECT EUROCIDADE CHAVES-VERÍN E LUGO OFERECEM-TE UM FIM-DE-SEMANA NA GALIZA

Participa no nosso **CONCURSO*** e poderás ganhar um fim-de-semana para duas pessoas numa destas cidade galegas



CARBALLIÑO
Pallozas do Arenteiro



AECT EUROCIDADE CHAVES-VERÍN
Parador de Verín ***



LUGO
Hotel Balneario de Lugo: Termas Romanas

* É simples, escreve uma frase sobre a Galiza. As melhores dão direito a prémios.

REGULAMENTO NA PÁGINA 24

Apoio:



EIXO ATLÁNTICO
EIXO NOROCCIDENTAL EUROPEU



Interreg
Espanha - Portugal

Difusión da guía turística do EA nos medios de comunicación

Distribuição do guia turístico do EA nos Meios da Comunicação Social

Con las guías de turismo de la Eurorregión, que edita el Eixo Atlántico, se desarrolla una campaña de difusión que en 2016 ha permitido distribuir 45.000 ejemplares en un día, en colaboración con los grupos periodísticos La Capital, El Progreso, La Región, Correio do Minho, Radio Vigo y Galicia Confidencial.

Estos procesos desembocaron en la presentación, en 2016, de una propuesta a los Fondos de Cooperación, entre el Eixo Atlántico y 14 medios de comunicación de ambas regiones, para crear productos periodísticos conjuntos.



Seminario de Fondos Europeos en Braga.

Seminário de Fundos Europeus em Braga.

Com os guias de turismo da Euro-região, editados pelo Eixo Atlântico, desenvolve-se uma campanha de difusão que em 2016 permitiu distribuir 45.000 exemplares num dia, em colaboração com os grupos de imprensa La Capital, El Progreso, La Región, Correio do Minho, Radio Vigo e Galicia Confidencial.

Estes processos desembocaram na apresentação, em 2016, de uma proposta aos Fundos de Cooperação, entre o Eixo Atlântico e 14 meios de comunicação de ambas as regiões, para criar produtos jornalísticos conjuntos.



Congreso de Energia en Viana do Castelo.

Congresso de Energia em Viana do Castelo.



Mercedes Bresso, presidenta del Comité de las Regiones y el presidente de la CECICN, Xosé Sánchez Bugallo.

Mercedes Bresso, presidente do Comité das Regiões e o presidente da CECICN, Xosé Sánchez Bugallo.



Veronica Gaffey, comisionada por la Comisaria de la DG Regio de la Comisión Europea en su visita a la Comisaria conjunta España-Portugal, en Tuy/Valença do Minho para la evaluación del impacto de la Cooperación en el territorio.

Veronica Gaffey, delegada pela Comissária da DG Regio da Comissão Europeia na visita ao Commissariado conjunto Espanha-Portugal, em Tui/Valença do Minho, para a avaliação do impacto da Cooperação no território.



Promoción Feira do Cocido de Lalín en Viana do Castelo.

Promoção Feira do Cozido de Lalín em Viana do Castelo



Presentación Festa do Pulpo de O Carballiño en Braga.

Apresentação Festa do Polvo de O Carballiño em Braga

Y así llegamos al 25 aniversario, con el acto que representa un punto de inflexión en la vida del Eixo Atlántico, y también de la cooperación: en 2015, año que se conmemora los 25 años de la cooperación en Europa desde que se creó el primer programa Interreg, los Jefes de Estado de los dos países,

el Rey Felipe VI y el Presidente Cavaco Silva, presiden conjuntamente la Asamblea General del Eixo Atlántico, en A Coruña, y entregan las Medallas de Oro de la entidad, que en esta ocasión reconocen el trabajo de los servidores del estado que han hecho posible la cooperación durante estos años: Carlos

Beltrán en España, José Soeiro en Portugal y José Palma en la Comisión Europea.

Por primera vez en la historia de las fronteras europeas, dos Jefes de los respectivos Estados, presiden conjuntamente un acto de cooperación.



Acto en Bruselas con el Presidente de la Comisión Europea, Durão Barroso y dirigentes de los gobiernos de Portugal y Galicia.

Ato em Bruxelas com o Presidente da Comissão Europeia, Durão Barroso, e dirigentes dos governos de Portugal e da Galiza.

Assim chegamos ao 25º aniversário, com o ato que representa um ponto de inflexão na vida do Eixo Atlântico, e também da cooperação: em 2015, ano que se comemoram os 25 anos da cooperação na Europa desde que se criou o primeiro programa Interreg, os Chefes de Estado dos dois países, o Rei Felipe VI e

o Presidente da República, Cavaco Silva, presidem conjuntamente à Assembleia-geral do Eixo Atlântico, em A Coruña, e entregam as Medalhas de Ouro da entidade, que neste ano reconhecem o trabalho de quem, ao serviço do estado, tornaram possível a cooperação durante estes anos: Carlos

em Espanha, José Soeiro em Portugal e José Palma na Comissão Europeia.

Pela primeira vez na história das fronteiras europeias, dois Chefes dos respetivos Estados presidem conjuntamente um ato de cooperação.

Es en este marco en el que se encuadra el futuro inmediato del Eixo Atlántico que en 2017 debatirá con sus miembros y la sociedad de la Eurorregión un nuevo documento estratégico que recoja las políticas a desarrollar durante la próxima década para reforzar el desarrollo local, la democracia a

través de la gobernanza y la transparencia, y el fortalecimiento de la sociedad civil y sus instituciones de proximidad, los ayuntamientos, para prevenir situaciones como las vividas en los seis años precedentes.



Entrega de la Medallas del EA presidida por el Rey, Felipe VI y el Presidente de la República de Portugal, Cavaco Silva.

Entrega das Medalhas do EA presidida pelo Rei Felipe VI e pelo Presidente da República de Portugal, Cavaco Silva

É neste contexto no qual se enquadra o futuro imediato do Eixo Atlântico que, em 2017, debaterá com os seus membros e com a sociedade da Euro-região um novo documento estratégico, que reúne as políticas a desenvolver durante a próxima década

para reforçar o desenvolvimento local, a democracia através da governança e da transparência, e o fortalecimento da sociedade civil e suas instituições de proximidade, os municípios, para prevenir situações como as vividas nos seis anos precedentes.



Foto de familia de los alcaldes del Eixo A. con los Reyes de España, el Presidente de la República de Portugal, el Presidente de la Xunta de Galicia y miembros de los gobiernos de España y Portugal.

Foto de familia dos autarcas do Eixo A. com os Reis de Espanha, o Presidente da República Portuguesa, o Presidente da Xunta de Galicia e membros dos governos de Espanha e de Portugal.

Clausura da XXIII Asemblea





Los hitos de
referencia en
estos 25 años

Os marcos
de referência
nestes 25 anos

Masa crítica y cambio de percepción y mentalidad

Más allá de la literatura y de la poesía con que solemos adornar los proyectos ilusionantes, la cooperación es, por encima de todo, masa crítica. Dicho de otra manera, unidos somos más fuertes. Un área urbana de 7 millones de habitantes que se estructuran conjuntamente sin perder su identidad regional, ni cada una de las identidades locales que la integran, se configura como la tercera área urbana de la Península Ibérica y una de las diez principales de Europa. Masa crítica que se construye y se consolida en base a áreas funcionales que estructuran un desarrollo socioeconómico compartido.

Massa crítica e a mudança de perceção e mentalidade

Para além da literatura e da poesia com que costumamos adornar os projetos motivantes, a cooperação é, acima de tudo, massa crítica. Dito de outra forma, unidos somos mais fortes. Uma área urbana de 7 milhões de habitantes que se estruturam conjuntamente sem perder a sua identidade regional, nem cada uma das identidades locais que a integram, configura-se como a terceira área urbana da Península Ibérica e uma das dez principais da Europa. Massa crítica que se constrói e se consolida com base nas áreas funcionais que estruturam um desenvolvimento socioeconómico partilhado.

Pero cooperación también es una adecuación de la mentalidad que supere viejos tabúes y malentendidos heredados de dos dictaduras que se despreciaban mutuamente pese a haber constituido el Pacto Ibérico, de triste recuerdo. 25 años después y en el marco de la nueva Europa en la que

se desarrollan los más jóvenes, ya nadie utiliza el término portugués o gallego con matiz peyorativo. Puede parecer una cuestión anecdótica pero posiblemente sea el principal logro del Eixo Atlántico en estos años; porque sin esa base, todo lo demás no existiría.



Inauguración Eurocidade Chaves-Verín.

Inauguração Eurocidade Chaves-Verín.

Mas cooperação é também uma adequação da mentalidade que supere tabus antigos e mal-entendidos herdados de duas ditaduras que se desprezavam mutuamente apesar de terem constituído o Pacto Ibérico, de triste memória. 25 anos depois e no âmbito da nova Europa em que se

desenvolvem os mais jovens, já ninguém utiliza o termo português ou galego com tom pejorativo. Pode parecer uma questão menor, mas possivelmente seja esse o maior feito do Eixo Atlântico nestes anos, porque sem essa base, tudo o resto não existiria.

Generación de instituciones virtuales: Agencia de Ecología Urbana, secretariados ...

Para generar masa crítica es preciso generar una dinámica permanente y normalizada. Ello requiere estructuras compartidas que se conviertan, en algunos casos, en instituciones comunes, aunque la pertenencia a dos Estados con tipologías administrativas y territoriales muy distintas dificulta extraordinariamente esta estrategia. Por ello, el Eixo Atlântico optó por crear estructuras compartidas, desde el más absoluto respeto y espíritu de colaboración – no siempre entendido- a las instituciones de ambos Estados.

Geração de instituições virtuais: Agência de Ecologia Urbana, secretariados...

Para gerar massa crítica é necessário gerar uma dinâmica permanente e uniformizada. Isto requer estruturas partilhadas que se convertam, em alguns casos, em instituições comuns, embora o facto de pertencerem a dois estados membros com tipologias administrativas e territoriais muito distintas dificulta extraordinariamente esta estratégia. Por isso, o Eixo Atlântico optou por criar estruturas partilhadas, desde o mais absoluto respeito e espírito de colaboração – nem sempre entendido – pelas instituições de ambos os Estados.

Así nace la Agencia de Ecología Urbana del Eixo Atlántico (Eixoecologia), segunda existente en Europa, y que se configura como un servicio compartido de apoyo a los ayuntamientos en materia de sostenibilidad y planificación urbana.

Asimismo, se crean varios secretariados de gestión vinculados a los principales eventos deportivos, culturales, educativos, turísticos, etc, que constituyen departamentos compartidos, integrados por funcionarios de los ayuntamientos asociados, para garantizar la gestión de los programas.

De todas estas estructuras, la más relevante es, sin duda, la Eurociudad Chaves-Verín, nacida de la voluntad y la ilusión de dos alcaldes – João Bap-

tista y Juan Jiménez, respectivamente – y del trabajo de dos responsables municipales- Carmen Pardo y Ana Ladeiras- que acometen en solitario la creación de un proyecto de servicios municipales compartidos. El Eixo Atlántico ha generado el concepto de Cooperación de Segunda Generación (C2G), concepto creado por Luís Braga da Cruz y que ve la luz públicamente en el congreso de los II Estudios Estratégicos del Eixo Atlántico, que se celebra en Ourense en 2005.

Es el marco ideal para el desarrollo de la Eurociudad, que se convierte en el referente de la C2G, hasta conseguir en 2015 el premio Regio Star de la Comisión Europea.



Agencia de Ecología Urbana del Eixo Atlántico en Vila Real.

Agencia de Ecologia Urbana do Eixo Atlântico em Vila Real.

Assim nasceu a Agência de Ecologia Urbana do Eixo Atlântico (Eixoecologia), a segunda existente na Europa, e que se configura como um serviço partilhado de apoio aos municípios em matéria de sustentabilidade e planificação urbana.

Além disso, são criados vários secretariados de gestão vinculados aos principais eventos desportivos, culturais, educativos, turísticos, etc., que constituem departamentos partilhados, integrados por funcionários dos municípios associados, para garantir a gestão dos programas.

De todas estas estruturas, a mais relevante é, sem dúvida, a Eurocidade Chaves-Verín, nascida da von-

tade e da motivação dos presidentes – João Baptista e Juan Jiménez, respetivamente – e do trabalho das responsáveis municipais – Carmen Pardo e Ana Ladeiras – que sozinhos criam um projeto de serviços municipais partilhados. O Eixo Atlântico fundou o conceito de Cooperação de Segunda Geração (C2G), conceito criado por Luís Braga da Cruz e que vê a luz publicamente no congresso dos II Estudos Estratégicos do Eixo Atlântico, realizado em Ourense em 2005.

É o contexto ideal para o desenvolvimento da Eurocidade, que se converte na referência da C2G, até conseguir o prémio Regio Star da Comissão Europeia.

Defensa de intereses de la Eurorregión

En su faceta de *Lobby* el Eixo Atlântico se ha convertido en la voz de la Eurorregión y en la institución de referencia en la defensa de sus intereses comunes, esto se ha visualizado claramente en conflictos como los generados por los peajes en Portugal, por el intento de desaparición de la conexión ferroviaria entre Porto y Vigo, o simplemente en la defensa de las redes ferroviarias de mercancías, en las infraestructuras, en las inversiones públicas o en las políticas europeas y la subsiguiente adscripción de fondos para financiarlas.

Defesa de interesses da Euro-região

Na sua faceta de *lobby*, o Eixo Atlântico converteu-se na voz da Euro-região e na instituição de referência na defesa dos seus interesses comuns, o que se verificou claramente em conflitos como os gerados pelas portagens em Portugal, pela tentativa de desaparecimento da ligação ferroviária entre Porto e Vigo, ou simplesmente na defesa das redes ferroviárias de mercadorias, nas infraestruturas, nos investimentos públicos ou nas políticas europeias e a posterior atribuição de fundos para as financiar.



José Maria Costa, Presidente del EA, Severino Rodríguez, vicepresidente, Xoan V. Mao con Alberto Núñez Feijoo, Presidente de la Xunta de Galicia

José Maria Costa, Presidente do EA, Severino Rodríguez, Vice-presidente, e Xoan V. Mao con Alberto Núñez Feijóo, Presidente da Xunta de Galicia



Presidente del EA, Ricardo Rio y José M. Costa, alcalde de Viana do Castelo, con el Presidente de la Xunta de Galicia.

Presidente do EA, Ricardo Rio, e José Maria Costa, Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, com o Presidente da Xunta de Galicia.



José Maria Costa, Presidente del EA, Severino Rodríguez, vicepresidente con el Embajador de España en Portugal, Eduardo Junco

José Maria Costa, Presidente do EA, Severino Rodríguez, Vice-presidente, com o Embaixador de Espanha em Portugal, Eduardo Junco



Clausura de la Asamblea General del EA con el Primer Ministro de Portugal, Durão Barroso.

Encerramento da Assembleia geral do EA com o Primeiro-ministro de Portugal, Durão Barroso.



Alcalde de Vila Nova de Gaia Eduardo Vítor y secretario general, Xoan V. Mao con el Primer Ministro de Portugal António Costa

Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, Eduardo Vítor Rodrigues, e o Secretário-geral, Xoan V. Mao, com o Primeiro-Ministro de Portugal, António Costa



Presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijoo y el secretario general del Eixo Atlántico, Xoan V. Mao, con el presidente de la Comisión Europea, Durão Barroso. Bruselas. 2009.

Presidente da Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijoo, secretário-geral do Eixo Atlântico, Xoan V. Mao com o presidente da Comissão Europeia, Durão Barroso. Bruxelas. 2009.

Redes

En 2009 el Eixo Atlántico convoca la primera conferencia de la frontera hispano-portuguesa, que celebra en Guimarães. Por primera vez las organizaciones existentes o las entidades que están intentando asociarse para cooperar, se encuentran cara a cara, se conocen y comparten ideas. En ese mismo año se crea la RIET, Red Ibérica de Entidades Transfronterizas, red integrada por asociaciones de ayuntamientos, eurociudades, redes de universidades y entidades empresariales de toda la frontera luso española.

Redes

Em 2009 o Eixo Atlântico convoca a primeira conferência da fronteira luso-espanhola, realizada em Guimarães. Pela primeira vez as organizações existentes ou as entidades que estão a tentar associar-se para cooperar, encontram-se cara a cara, conhecem-se e partilham ideias. Neste mesmo ano é criada a RIET, Rede Ibérica de Entidades Transfronteiriças, rede integrada por associações de municípios, eurocidades, redes de universidades e entidades empresariais de toda a fronteira luso-espanhola.

En el ámbito europeo, el Eixo Atlántico impulsa la creación de EUROMOT y posteriormente de CECICN, redes de entidades de cooperación transfronterizas y territoriales. Pero a nivel europeo aún hay barreras más fuertes que derribar, especialmente las derivadas de modelos administrativos y culturales muy diferentes.

Ninguno de los dos proyectos se consolida, pese a que CECICN llegó a celebrar el primer congreso europeo de fronteras en A Coruña en 2012, y a edi-

tar una publicación con las reflexiones y aportaciones de los participantes, procedentes de todas las fronteras de Europa.

Actualmente se está trabajando en la configuración de una plataforma de la L sudeuropea (Conferencia de las ciudades del Eixo o Atlántico, Red Ibérica y las Ciudades del Mediterráneo) para desarrollar proyecto conjuntos y defender los intereses de las fronteras del sur de Europa ante la Comisión Europea.



Secretario general del EA y Presidente de City Twins con el Ex-Primer Ministro de Francia Pierre Mauroy en el Congreso de Fronteras Europeas en Lyle, Francia

Secretário-geral do EA e o Presidente de City Twins com o ex-Primeiro-ministro de França, Pierre Mauroy, no Congresso de Fronteiras Europeias em Lyle, França

A nível europeu, o Eixo Atlântico impulsiona a criação da EUROMOT e posteriormente da CECICN, redes de entidades de cooperação transfronteiriças e territoriais. Mas a nível europeu ainda existem barreiras mais fortes para derrubar, especialmente as derivadas de modelos administrativos e culturais muito diferentes.

Nenhum dos projetos se consolida, apesar de a CECICN ter chegado a realizar o primeiro congresso europeu de fronteiras em A Coruña em 2012, e a

editar uma publicação com as reflexões e contribuições dos participantes, procedentes de todas as fronteiras da Europa.

Atualmente está a trabalhar-se na configuração de uma plataforma do L sul da Europa (Conferência das cidades do Eixo o Atlântico, Rede Ibérica e as Cidades do Mediterrâneo) para desenvolver projetos conjuntos e defender os interesses das fronteiras do sul da Europa ante a Comissão Europeia.



Primer congreso europeo de fronteras en A Coruña.

Primeiro congreso europeu de fronteiras em A Coruña.



Constitución de la Red Ibérica de Entidades Transfronterizas, RIET. Cáceres, 2009.

Constituição da Rede Ibérica de Entidades Transfronteiras, RIET. Cáceres, 2009.



Asamblea General de la Red Ibérica de Entidades Transfronterizas, RIET, 2016. José Couto Presidente de la RIET, Eduardo Cabrita, Ministro Adjunto al Primer Ministro de Portugal, Artur Nunes, Alcalde de Miranda do Douro y José Maria Costa, Presidente de la mesa de la Asamblea de la RIET

Assembleia-geral da Rede Ibérica de Entidades Transfronteiras, RIET, 2016. José Couto, Presidente da RIET, Eduardo Cabrita, Ministro-Adjunto do Primeiro-ministro de Portugal, Artur Nunes, Presidente da Câmara Municipal de Miranda do Douro, e José Maria Costa, Presidente da mesa da Assembleia da RIET.

Autopista Vigo-Porto

La culminación de la autopista Porto-Vigo fue no solo el primer logro del Eixo Atlántico sino el primer gran hito de la Eurorregión y la primera obra estructurante compartida. Galicia había terminado la autovía hasta Tui y estaba en curso la finalización del tramo de peaje entre Porriño y Tui. Para llegar desde el norte de Galicia había que cruzar Vigo. Por su parte, la autopista portuguesa finalizaba en Paredes de Coura, a unos 20 kilómetros de la frontera, pero en el medio del monte por lo que resultaba poco operativo. En una acción coordinada en el tiempo, Fernando Gomes consigue el impulso definitivo al tramo que falta con la excusa de la próxima Eurocopa de Selecciones en Portugal. Por su parte, Manolo Perez, alcalde de Vigo consigue la aprobación de la circunvalación exterior de Vigo, denominada Rande-Puxeiros. En 1998, los presidentes Guterres y Aznar inauguran la conexión en Valença. La circunvalación de Vigo, que permite ir desde Ferrol hasta Lisboa por autopista, tendrá que esperar hasta 2005. Pero ya se puede circular por autopista entre Vigo y Porto.

Autoestrada Porto-Vigo

O culminar da autoestrada Porto-Vigo foi não só o primeiro sucesso do Eixo Atlântico como o primeiro grande feito da Euro-região e a primeira obra estruturante partilhada. A Galiza tinha terminado a autoestrada até Tui e estava em curso a finalização do troço portajado entre Porriño e Tui. Para chegar desde o norte da Galiza tinha de se atravessar Vigo. Por seu lado, a autoestrada portuguesa terminava em Paredes de Coura, a uns 20 Km da fronteira, mas no meio do monte, pelo que era pouco operativo. Numa ação coordenada no tempo, Fernando Gomes consegue o impulso definitivo ao troço que falta sob o pretexto do próximo campeonato da Europa em Portugal. Por seu lado, Manolo Perez, alcalde de Vigo, consegue a aprovação da circunvalação exterior de Vigo, denominada Rande-Puxeiros. Em 1998, Guterres e Aznar inauguram a ligação em Valença. A circunvalação de Vigo, que permite ir desde Ferrol até Lisboa por autoestrada, terá de esperar até 2005. Mas já é possível circular por autoestrada entre Porto e Vigo.



Guterres y Aznar en la inauguración de la Autopista Vigo-Porto

Guterres e Aznar na inauguração da Autoestrada Porto-Vigo

Tren

Dos épocas claramente diferenciadas se distinguen en este proyecto ferroviario: una primera en la que se avanza en una línea de alta velocidad que una Braga con la frontera, de la que se llega incluso a realizar el estudio de impacto ambiental en Portugal. Nada se avanza en España desde Vigo, aunque los diferentes gobiernos van avanzando lentamente en la línea del Eje Atlántico gallego, que une A Coruña con Vigo y ambas con Madrid a través de Santiago y Ourense en una línea de alta velocidad. Línea aún inconclusa después de 25 años, aunque los tramos gallegos hasta Ourense sean los únicos que felizmente han entrado en servicio, comunicando la mitad norte de la Eurorregión con un tren cómodo, rápido y moderno.

Comboio

Duas épocas claramente diferenciadas distinguem-se neste projeto ferroviário: uma primeira, em que se avança numa linha de alta velocidade que una Braga com a fronteira, da qual se chega inclusivamente a realizar um estudo de impacto ambiental em Portugal. Nada se avança em Espanha desde Vigo, ainda que os diferentes governos vão avançando lentamente na linha do Eixo Atlântico galego, que une A Coruña com Vigo e ambas com Madrid através de Santiago e Ourense numa linha de alta velocidade. Linha ainda inacabada depois de 25 anos, embora os troços galegos até Ourense sejam os únicos que, felizmente, entraram em funcionamento, ligando a metade norte da Euro-região com um comboio cómodo, rápido e moderno.

La sensibilidad demostrada por la entonces Secretaria de Estado portuguesa Ana Paula Vitorino desgraciadamente no se corresponde con una actitud similar con la ministra española Magdalena Álvarez que no demuestra ningún interés por la conexión con Portugal, paralizando cualquier avance durante cuatro años. Y cuando las tornas cambian y una ministra gallega, Ana Pastor, transmite interés hacia el tema, el gobierno portugués es el que demuestra su desinterés. En este contexto, y con la inmersión de los dos países en la crisis, con la Troika condicionando la política portuguesa y España en la antesala del rescate que finalmente consigue evitar, se producen dos circunstancias que cambian la posición política del Eixo: por una parte la paralización de los pro-

yectos de alta velocidad en Portugal por su elevado coste y dudosa sostenibilidad en líneas con paradas cada 100 kilómetros, o menos. Por otra parte, el anuncio de Comboios de Portugal (CP), de cancelar el obsoleto tren que unía los 150 kilómetros entre Porto y Vigo en 210 minutos. Esta circunstancia lleva a un planteamiento honesto y realista por parte del Eixo Atlántico, que desgraciadamente no tiene la respuesta merecida por parte de los gobiernos nacionales: se posterga tácticamente la reivindicación del TGV/AVE Braga-Vigo si ambos gobiernos acometen la reforma y modernización de la línea del Miño, entre Nine y Vigo, para realizar el viaje en un tren moderno y competitivo, en un tiempo no superior a 90 minutos.



Presidente del EA, Xosé Antonio Sánchez Bugallo, con la Secretariade Estado para las Infraestructuras de Portugal, Ana Paula Vitorino

Presidente do EA, Xosé Antonio Sánchez Bugallo, com a Secretária de Estado dos Transportes de Portugal, Ana Paula Vitorino

A sensibilidade demonstrada pela então Secretária de Estado portuguesa, Ana Paula Vitorino, infelizmente não tem correspondência de similar atitude da parte da ministra espanhola, Magdalena Álvarez, que não demonstra nenhum interesse pela ligação com Portugal, paralisando qualquer avanço durante quatro anos. E quando muda o poder e uma ministra galega, Ana Pastor, transmite interesse neste tema, é o governo português que demonstra o seu desinteresse. Neste contexto, e com a imersão dos dois países na crise, com a Troika a condicionar a política portuguesa e Espanha na eminência do resgate que finalmente consegue evitar, produzem-se duas circunstâncias que alteram a posição política do Eixo: por um lado, a paralisação dos projetos de alta velocidade

em Portugal, dado o seu elevado custo e sustentabilidade duvidosa em linhas com paragens a cada 100 quilómetros, ou menos. Por outro lado, o anúncio da Comboios de Portugal (CP) de cancelar o obsoleto comboio que ligava os 150 quilómetros entre Porto e Vigo em 210 minutos. Esta circunstância leva a um planeamento honesto e realista por parte do Eixo Atlântico, que lamentavelmente não tem a resposta merecida por parte dos governos nacionais: adia-se taticamente a reivindicação do TGV/AVE Braga-Vigo, caso ambos os governos se comprometerem a reformar e modernizar a linha do Minho, entre Nine e Vigo, para realizar esta viagem num comboio moderno e competitivo, num tempo não superior a 90 minutos.

El gobierno español, por su parte, tendría que finalizar el túnel subterráneo que cruza Vigo, para construir la llamada salida sur de Vigo, y permitir que la comunicación sea entre Lisboa y Coruña, sin cambiar de tren ni de estación.

Con la prevista modernización del eje principal ferroviario Lisboa-Porto, y la entrada en servicio de la moderna línea Coruña-Vigo, la conexión Coruña-Lisboa podrá realizarse en un tiempo estimado de 4 horas y media, incluyendo las paradas intermedias. Desde el Eixo Atlántico

se convoca todos los alcaldes del recorrido del tren, a los empresarios, a la Xunta de Galicia y a la CCDRN.

Todos acuden a la Cumbre que se convoca en Viana do Castelo en 2011 y que constituye un punto de inflexión en la reivindicación de un tren moderno y eficiente que comunique las dos partes de la Euroregión por la costa, primer paso al que seguirá la modernización de los ejes ferroviarios interiores Lugo-Ourense y Costa-Interior trasmontano y Altodu-riense. Como resultado de este proceso

el gobierno portugués aprueba los presupuestos para la modernización del tren entre Nine y la frontera, habiéndose licitado los concursos de obra en el segundo trimestre del 2016 y estando previsto que todo el proceso culmine en 2018, coincidiendo con la llegada del Ave Galicia-Madrid. En 2018 solo resta que el gobierno español cumpla su parte construyendo la salida sur de Vigo, para que un Alfa Pendular o su equivalente español, el ALVIA, puedan comunicar Coruña con Lisboa en 4 horas y media.



Cumbre político-empresarial en Viana do Castelo en defensa de la modernización de la "linha do Minho".

Cimeira político-empresarial em Viana do Castelo em defesa da modernização da "Linha do Minho".

O governo espanhol, por seu lado, teria de finalizar o túnel subterrâneo que atravessa Vigo, para construir a chamada saída sul de Vigo, e permitir que a comunicação seja entre Lisboa e A Coruña, sem trocar de comboio ou de estação.

Com a prevista modernização do eixo ferroviário principal Lisboa-Porto, e a entrada em funcionamento da moderna linha Coruña-Vigo, a ligação Coruña-Lisboa poderá realizar-se num tempo estimado de 4 horas e meia, incluindo as paragens

intermédias. O Eixo Atlântico convoca todos os presidentes do percurso do comboio, os empresários, a Xunta de Galicia e a CCDRN.

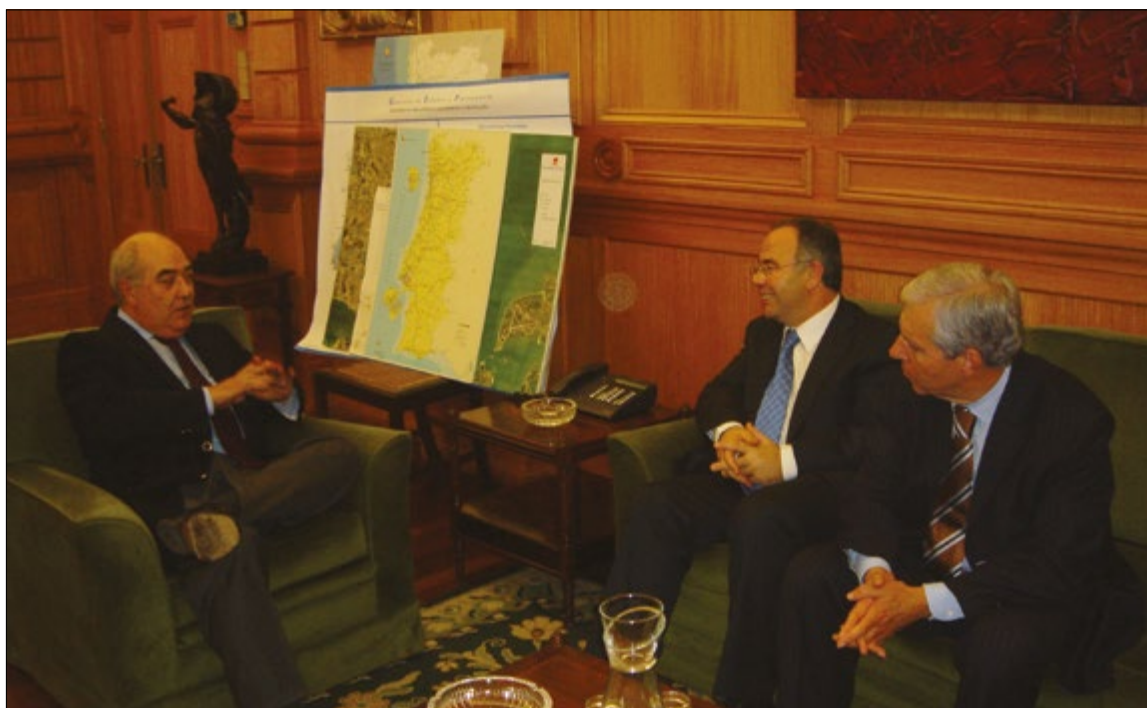
Todos participam na Cimeira convocada em Viana do Castelo em 2011, que constitui um ponto de inflexão na reivindicação de um comboio moderno e eficiente que ligue as duas partes de Euro-região pela costa, o primeiro passo ao qual se seguirá a modernização das linhas ferroviárias do interior, Lugo-Ourense e Costa-Interior Transmontano e do Alto Douro. Como

resultado deste processo, o governo português aprova os orçamentos para a modernização da linha entre Nine e a fronteira, tendo sido lançados os concursos públicos para a obra no segundo trimestre de 2016 e estando previsto que todo o processo culmine em 2018, coincidindo com a chegada do Ave Galiza – Madrid. Resta apenas que em 2018 o governo espanhol cumpra a sua parte construindo a saída sul de Vigo, para que um Alfa Pendular ou seu equivalente espanhol, o ALVIA, possa ligar A Coruña com Lisboa em 4 horas e meia.



Reunión con el ministro de Obras Públicas de Portugal, Valente de Oliveira.

Reunião com o Ministro das Obras Públicas de Portugal, Valente de Oliveira.



Reunión con el ministro de Obras Públicas, Mario Lino.

Reunião com o Ministro das Obras Públicas, Mário Lino.



Reunión con el Primer Minsitro de Portugal, Pedro Passos Coelho.

Reunião com o Primeiro-ministro de Portugal, Pedro Passos Coelho.



Reunión con la ministra de Obras Públicas, Ana Pastor.

Reunião com a Ministra de Fomento de Espanha, Ana Pastor.



Reunión en Bruselas con la Comisión Europea.

Reunião em Bruxelas com a Comissão Europeia



Assemblea general en Santa Maria da Feira con el ministro de Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques.

Assembleia-geral em Santa Maria da Feira com o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques.



Ana Pastor y Álvaro Santos en la inauguración del tren Celta .

Ana Pastor e Álvaro Santos Pereira, na inauguração do comboio Celta







El Ministro de Planeamento e Infraestruturas, Pedro Marques con el Secretario de Estado Guilherme Oliveira y con el Presidente de Infraestructuras de Portugal, Antonio Laranjo en la firma del primer contrato de las obras de modernización de la "linha do Minho".

Ministro de Planeamento e Infraestruturas, Pedro Marques, com o Secretário de Estado, Guilherme d'Oliveira Martins, e com o Presidente da Infraestruturas de Portugal, António Laranjo, na assinatura do primeiro contrato das obras de modernização da "Linha do Minho".



Peajes

Una de las batallas más absurdas que tuvo que liderar el Eixo, y quizás con mayor repercusión mediática fue el problema de las llamadas SCUTs. Con el rescate, el gobierno portugués impulsó una serie de medidas impopulares y en algunos casos conflictivas. La más polémica fue probablemente la de implantar el peaje en las autovías gratuitas, denominadas SCUT (sin coste para el utilizador). En términos portugueses, el cobro de peajes alteraba sustancialmente el esquema socioeconómico de muchos ciudadanos que vivían en un radio de 70km alrededor de Porto y se trasladaban diariamente a su trabajo en esta ciudad sin pagar peaje. Pero en términos de Euroregión el problema se agravaba ante la imposibilidad para los españoles de pagar el peaje por causa del complicadísimo y absurdo sistema que ideó el Secretario de Estado de Transportes.

El turismo español, especialmente el gallego por la frecuencia y proximidad, dejó de ir a Portugal ante la imposibilidad de pagar y la amenaza de las sanciones por parte de la GNR. El turismo cayó en un 40% en el área de Viana do Castelo, zona cero del problema, en el primer año de implantación del sistema. Muchos establecimientos vinculados al sector servicios se vieron abocados al cierre por una decisión absurda, en medio de una crisis general que ya constituía una pesada losa.

Portagens

Uma das batalhas mais absurdas que o Eixo teve de liderar, e quem sabe com maior repercussão mediática foi o problema das chamadas SCUTs. Com o resgate, o governo português impulsionou uma série de medidas impopulares e em alguns casos conflituosas. A mais polémica foi provavelmente a de implementar as portagens nas autoestradas gratuitas, denominadas SCUT (sem custo para o utilizador). Em termos portugueses, a cobrança de portagens alterava substancialmente o esquema socioeconómico de muitos cidadãos que viviam num raio de 70 km em torno do Porto e se deslocavam diariamente para trabalhar nesta cidade sem pagar portagens. Mas em termos de Euro-região o problema agrava-se dada impossibilidade de os espanhóis pagarem estas portagens devido ao complicadíssimo e absurdo sistema idealizado pelo Secretário de Estado dos Transportes.

O turismo espanhol, especialmente o galego pela frequência e proximidade, deixou de ir a Portugal face à impossibilidade de pagar e a ameaça de sanções por parte da GNR. O turismo caiu cerca de 40% na área de Viana do Castelo, zona zero do problema, no primeiro ano de implementação do sistema. Muitos estabelecimentos ligados ao setor dos serviços viram-se forçados a encerrar por uma decisão absurda, no meio de uma crise geral que já constituía por si só um pesado fardo.

El Eixo Atlántico, liderado en aquel momento por el alcalde de Viana do Castelo, convocó una vez más a todos los sectores implicados, incluyendo las plataformas sociales y empresariales que se estaban creando en Portugal contra la implantación del peaje. La posición del Eixo Atlántico era la de facilitar el pago del peaje, sin entrar en la consideración de si procedía o no el pago del mismo, ya que esta era una cuestión interna de uno de los dos países. Obviamente sí se implicó en apoyar a los alcaldes que protestaban contra la medida, pero respetando su liderazgo y siempre a petición de los citados alcaldes.

El punto culmen es una reunión que se produce en Viana do Castelo con el Secretario de Estado de los Transportes de Portugal, a la que acuden dirigentes empresariales, el *Conselleiro de Medioambiente, Territorio e Infraestruturas* de la Xunta de Galicia y representantes de la CCDR-N.

Más de treinta medios de comunicación de los dos países cubren la rueda de prensa, lo que permite hacerse una idea de la expectación que había generado el conflicto.

Aun así, todavía deben transcurrir casi dos años hasta que la Cumbre Ibérica adopta la medida que había propuesto el Eixo Atlántico y que supone la solución del problema, excepto para turistas no españoles o emigrantes retornados que viajen con su propio automóvil: la implantación de la Directiva europea que mandata la interoperabilidad de los sistemas de peaje. De esta forma, la Eurorregión se convierte en la primera zona europea donde se implanta la citada Directiva en una década, tiempo transcurrido desde su promulgación.



El Eixo Atlántico, noticia en el informativo nacional de la Televisión de Portugal (RTP). 2010.

O Eixo Atlântico, notícia no informativo nacional da RTP. 2010.

O Eixo Atlântico, liderado nesse momento pelo presidente de Viana do Castelo, convocou uma vez mais todos os setores implicados, incluindo as plataformas sociais e empresariais que surgiam em Portugal contra a implementação de portagens. A posição do Eixo Atlântico era a de facilitar o pagamento da portagem, sem entrar em considerações quanto a proceder ou não ao seu pagamento, já que esta era uma questão interna de um dos dois países. Obviamente apoiou os presidentes que protestavam contra esta medida, mas respeitando a sua liderança e sempre a pedido dos referidos presidentes.

O ponto culminante é uma reunião realizada em Viana do Castelo com o Secretário de Estado dos Transportes de Portugal, na qual participam dirigentes empresariais, o *Conselleiro de Medioambiente, Territorio e Infraestruturas* da Xunta de Galicia e representantes da CCDRN.

Mais de trinta meios de comunicação dos dois países cobrem a conferência de imprensa, o que permite ter uma ideia do interesse que o conflito tinha suscitado.

Ainda assim, passam quase dois anos até a Cimeira Ibérica adotar a medida que tinha sido proposta pelo Eixo Atlântico e que supõe a solução do problema, exceto para turistas não espanhóis ou emigrantes que viajem em carro próprio: a implementação da Diretiva europeia que dita a interoperabilidade dos sistemas de portagens. Desta forma, a Euro-região converte-se na primeira zona europeia onde se implementa a referida Diretiva em uma década, tempo decorrido desde a sua promulgação.



El Secretario de Estado portugués Paulo Campos y el *Conselleiro* de Obras Públicas de la *Xunta de Galicia*, Agustín Hernández, compareciendo ante los medios de comunicación por el conflicto de los peajes en las SCUT.

Secretário de Estado português Paulo Campos e o *Conselleiro* de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras e Obras Públicas da *Xunta de Galicia*, Agustín Hernández, comparecendo ante os meios de comunicação pelo conflito das portagens nas SCUT.



Pacto de Viana . 2010.

Pacto de Viana . 2010.



Entrevista de la BBC al Secretario General del Eixo Atlântico por los peajes en las SCUT

Entrevista da BBC ao Secretário-geral do Eixo Atlântico pelas portagens nas SCUT

Roaming

El problema del *roaming* telefónico, si ya supone una carga totalmente injustificada y especulativa para los ciudadanos europeos, para las poblaciones de frontera supone además un agravio en términos de competitividad. Un empresario de Madrid, para hablar con su cliente en Barcelona, tiene coste cero de emisión o recepción. Un empresario de la frontera, para hablar con su cliente a 20km, tiene que pagar llamada internacional o *roaming* si le llaman cuando está trabajando al otro lado de la frontera. Pero el problema se agrava con la intromisión no autorizada de las redes de un país en territorio del otro, lo que conlleva el pago de *roaming* por hablar desde y con tu propio país. Situación que el Eixo Atlântico lleva a Bruselas, ya que la Comisión desconocía esta faceta del problema.

Roaming

O problema do *roaming* telefónico, se já representa uma carga totalmente injustificada e especulativa para os cidadãos europeus, para as populações fronteiriças representa além disso um agravamento em termos de competitividade. Um empresário de Madrid, para falar com um seu cliente em Barcelona, tem custo zero de emissão ou receção. Um empresário da fronteira, para falar com um cliente seu a 20 km, tem de pagar uma chamada internacional ou *roaming* se lhe telefonam quando está a trabalhar do outro lado da fronteira. Mas o problema agrava-se com a intromissão não autorizada das redes de um país em território do outro, o que leva ao pagamento de *roaming* por falar desde e com o teu próprio país. Situação que o Eixo Atlântico leva a Bruxelas, uma vez que a Comissão desconhecia esta faceta do problema.

Cuando la Comisión Europea y el Parlamento Europeo lanzan la iniciativa para forzar la desaparición del *roaming* en Europa chocan con la oposición del Consejo que defiende a ultranza los intereses de las operadoras, frente a los de los ciudadanos. España y Portugal (gobiernos conservadores, Francia (socialista) y Grecia (izquierda radical) lideran la oposición a la desaparición del *roaming*. Es en ese momento crítico cuando el Eixo Atlántico, a través de la RIET, lanza una campaña

Europea de recogida de firmas en Internet, a través de la plataforma *Change.org*, en apoyo de la propuesta de la Comisión y del Parlamento, un mes antes de que se reúna el Trílogo (Comisión, Parlamento y Consejo) para tomar la decisión. En coordinación con las asociaciones de consumidores europeas, se consiguen 117.000 firmas en un mes. La campaña que finaliza al aprobarse, en julio de 2015, la desaparición del *roaming* en julio de 2017.



Zero Roaming

Quando a Comissão Europeia e o Parlamento Europeu lançam a iniciativa para forçar o desaparecimento do *roaming* na Europa colidem com a oposição do Conselho que coloca os interesses das operadoras acima dos cidadãos. Espanha e Portugal (governos conservadores), França (socialista) e Grécia (esquerda radical) lideram a oposição ao desaparecimento do *roaming*. É nesse momento crítico que o Eixo Atlântico, através da RIET, lança uma campanha europeia de recolha de assinaturas

na internet, através da plataforma *Change.org*, em apoio à proposta da Comissão e do Parlamento, um mês antes da reunião do Trílogo (Comissão, Parlamento e Conselho) para tomar uma decisão. Em coordenação com as associações de consumidores europeias, são conseguidas 117.000 assinaturas num mês. A campanha termina ao ser aprovado, em julho de 2015, o desaparecimento do *roaming* em julho de 2017.

Camino de Santiago

Otra de las iniciativas de referencia en la trayectoria del Eixo Atlântico, es la promoción del Camino Português de Santiago. El Camino de Santiago recorre toda la Euroregión en sus múltiples rutas, varias de ellas en el Norte de Portugal. El Camino, con grandes deficiencias en esta área había sufrido de un olvido continuado por parte de los gobiernos siendo asociaciones como la Asociación de Amigos del Camino Português y las entidades locales las que le prestaban atención.

Caminho de Santiago

Outra das iniciativas de referência na trajetória do Eixo Atlântico é a promoção do Caminho Português de Santiago. O Caminho de Santiago percorre toda a Euro-região nas suas múltiplas rotas, várias delas no Norte de Portugal. O Caminho, com grandes deficiências nesta zona, tinha sofrido de um esquecimento continuado por parte dos governos, sendo associações como a Associação de Amigos do Caminho Português e as entidades locais as que lhe prestavam atenção.

Las ciudades del Eixo Atlántico son conscientes de la necesidad e importancia de acometer labores de mejora de los caminos así como de su promoción; así, el Eixo Atlántico asume su impulso en 2014, realizando un estudio sobre las distintas rutas existentes en el Norte de Portugal, en colaboración con la Xunta de Galicia, así como un informe de situación, inventario de necesidades y coste de las mis-

mas que, una vez presentado al Gobierno de Portugal, sirva para equiparar estas rutas, en crecimiento constante, a aquellas que gozan de las mejores condiciones para el próximo Año Santo en 2021.

Asimismo, se elaboró la propuesta para que se candidate como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, como ya lo

son el Camino Francés y el Camino del Norte.

El último hito en esta batalla ha sido la aceptación por parte del Presidente de la República para liderar la promoción del Camino Portugués de Santiago, en 2016.



Secretario General, Xoan V. Mao, Vicepresidente, Alfredo Rodríguez y Presidente del Eixo Atlántico, Ricardo Rio, recibidos en Lisboa por el Presidente de la República, Marcelo Rebelo de Sousa

Secretário Geral, Xoan,V. Mao, Vice Presidente, Alfredo Rodríguez e Presidente do Eixo Atlântico, Ricardo Rio, recibidos pelo Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa, em Lisboa.



Camino de Santiago.

Caminho de Santiago

As cidades do Eixo Atlântico são conscientes da necessidade e da importância da realização de trabalhos de melhoria dos caminhos assim como da sua promoção. Assim, o Eixo Atlântico assume o seu impulso em 2014, realizando um estudo sobre as distintas rotas existentes no Norte de Portugal, em colaboração com a Xunta da Galicia, bem com um relatório de situação, inventário

de necessidades e custo das mesmas que, uma vez apresentado ao Governo de Portugal, sirva para equiparar estas rotas, em crescimento constante, àquelas que têm as melhores condições, para o próximo Ano Santo em 2021.

Além disso, elaborou-se a proposta para que se candidate como Património da Humanidade pela UNESCO, como já o

são o Caminho Francês e o Caminho do Norte.

O mais recente marco desta batalha foi a aceitação por parte do Presidente da República para liderar a promoção do Caminho Português de Santiago, em 2016.

Estudios de planeamiento estratégico

Es difícil plantear modelos o propuestas de desarrollo sin acompañarlos del rigor que solo los datos, el análisis de los mismos y los estudios derivados de dichos análisis, aportan a la propuesta. En estos 25 años, el Eixo Atlántico ha elaborado más de 100 estudios e informes estratégicos vinculados con todos los ámbitos de la Eurorregión: ordenación del territorio, transporte, industrias creativas, deportes, educación, turismo, planeamiento estratégico; convirtiéndose en una de las entidades europeas con un mayor bagaje de conocimiento especializado en la materia. Una de las grandes apuestas del Eixo Atlántico ha sido el conocimiento, hasta acuñar el término “una Euro-región del conocimiento”, del que es autor el profesor de la Universidad de Vigo Luis Domínguez.

Estudos de planeamento estratégico

É difícil apresentar modelos ou propostas de desenvolvemento sem acompañar do rigor que apenas os dados, a análise dos mesmos e os estudos derivados das referidas análises, contribúen para a proposta. Nestes 25 anos, o Eixo Atlântico elaborou máis de 100 estudos e relatórios estratégicos sobre todos os ámbitos da Euro-região: ordenamento do territorio, transportes, industrias creativas, desporto, educación, turismo, planeamento estratégico – convertendo-se numa das entidades europeas com maior bagagem de conhecimento especializado na matéria. Uma das grandes apostas do Eixo Atlântico foi o conhecimento, cunhando mesmo o termo “uma euro-região do conhecimento”, da autoria do professor da Universidade de Vigo, Luís Domínguez.

Pero también una de las mayores aportaciones ha sido el amplísimo fichero de expertos de alto nivel que participa en estos trabajos. Profesores, investigadores, consultores, especialistas en diversas materias, antiguos miembros del gobierno portugués y antiguos presiden-

tes del gobierno de Galicia o antiguos altos responsables de la Comisión Europea constituyen la extraordinaria base de conocimiento y debate que asesora y acompaña todas las decisiones del Eixo Atlántico.

En este ámbito del conocimiento, actualmente el Eixo Atlántico está desarrollando una apuesta de futuro altamente innovadora: la elaboración de la primera Agenda Urbana transfronteriza de Europa, en el marco de la agenda urbana europea.



Trabajos de elaboración de la Agenda Urbana

Trabalhos de elaboração da Agenda Urbana



Mas também uma das maiores contribuições foi o grande leque de peritos de elevado mérito que participa nestes trabalhos. Professores, investigadores, consultores, especialistas em diversas matérias, ex-membros do governo português

e ex-presidentes do governo da Galiza ou ex-altos responsáveis da Comissão Europeia constituem a extraordinária base de conhecimentos e debate que assessoria e acompanha todas as decisões do Eixo Atlântico.

No âmbito do conhecimento, atualmente o Eixo Atlântico está a desenvolver uma aposta de futuro altamente inovadora: a elaboração da primeira Agenda Urbana transfronteiriça da Europa, no contexto da agenda urbana europeia.







Tras la experiencia piloto de 1995, con actividades deportivas paralelas en varias ciudades, los Xogos adoptaron su modelo actual en 1997 en Ferrol concentrando todas las modalidades deportivas en una sola ciudad. Probablemente el más conocido y carismático de los programas desarrollados por el Eixo Atlántico en estos 25 años sean los Xogos del Eixo Atlántico, que cumplirán su XII Edición en 2017 en Monforte de Lemos, Lugo y Sarria.



Após a experiência piloto de 1995, com atividades desportivas paralelas em várias cidades, os Jogos adotaram o seu modelo atual em 1997 em Ferrol concentrando todas as suas modalidades desportivas em uma só cidade. Provavelmente o mais conhecido e carismático dos programas desenvolvidos pelo Eixo Atlântico nestes 25 anos sejam os Jogos do Eixo Atlântico, que cumprirão a sua XII Edição em 2017 em Monforte de Lemos, Lugo e Sarria.

En estos 22 años de historia los Xogos han sido organizados conjuntamente con los responsables políticos y técnicos de todas las ciudades en Chaves; Ourense; Bragança, donde se incluyó por primera vez el deporte adaptado; Santiago de Compostela, donde se instauró el trofeo Xogo Limpo, Vila Nova de Gaia; A Coruña; Matosinhos, donde se renombró el trofeo al Xogo Limpo para honrar el recuerdo de una persona comprometida con los Xogos como fue Nelson Cardoso; Guimarães y Frente Atlántica (Matosin-

hos, Porto e Vila Nova de Gaia). Desde su inicio con 900 participantes, el interés que esta actividad genera en las ciudades se ha ido incrementado hasta llegar a los 1800 participantes de la XI edición.

En este tiempo los Xogos se han reafirmado como el gran evento deportivo de la Eurorregión fomentando el juego limpio, el respeto al adversario y sobre todo la convivencia y el intercambio de experiencias entre jóvenes deportistas galle-

gos y portugueses. Además, los Xogos han contado en su andadura con padrinos de renombre como la atleta portuguesa Rosa Mota, campeona olímpica de maratón en los Juegos de Seúl o Chano Rodríguez, nadador español con 8 medallas de oro en sus diversas participaciones en los Juegos Paralímpicos. Primeros Ministros, Presidentes de Galicia, Ministros y Secretarios de Estado de Deportes han participado tradicionalmente en la inauguración.



XI edición, Porto. 2015.

XI edição, Porto. 2015.

Nestes 22 anos de história dos Jogos foram organizados conjuntamente com os responsáveis políticos e técnicos de todas as cidades em Chaves; Ourense; Bragança, onde se incluiu pela primeira vez o desporto adaptado; Santiago de Compostela, onde se instaurou o troféu Jogo Limpo para honrar a memória de uma pessoa empenhada nos Jogos como foi Nelson Cardoso; Guimarães e Frente Atlântica (Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia). Desde o seu início com 900

participantes, o interesse que esta atividade gera nas cidades foi incrementado até chegar aos 1800 participantes na XI edição.

Neste tempo os Jogos reafirmaram-se como o grande evento desportivo da Eurorregião fomentando o jogo limpo, o respeito pelo adversário e sobretudo a convivência e o intercâmbio de experiências entre jovens desportistas gale-

gos e portugueses. Além disso, os Jogos contaram ao longo das suas edições com padrinhos de renome como a atleta portuguesa Rosa Mota, campeã olímpica da maratona nos Jogos de Seul ou Chano Rodríguez, nadador espanhol com 8 medalhas de ouro nas suas diversas participações nos Jogos Paralímpicos. Primeiros-ministros, Presidentes da Galiza, Ministros e Secretários do Estado do Desporto participaram tradicionalmente na inauguração.



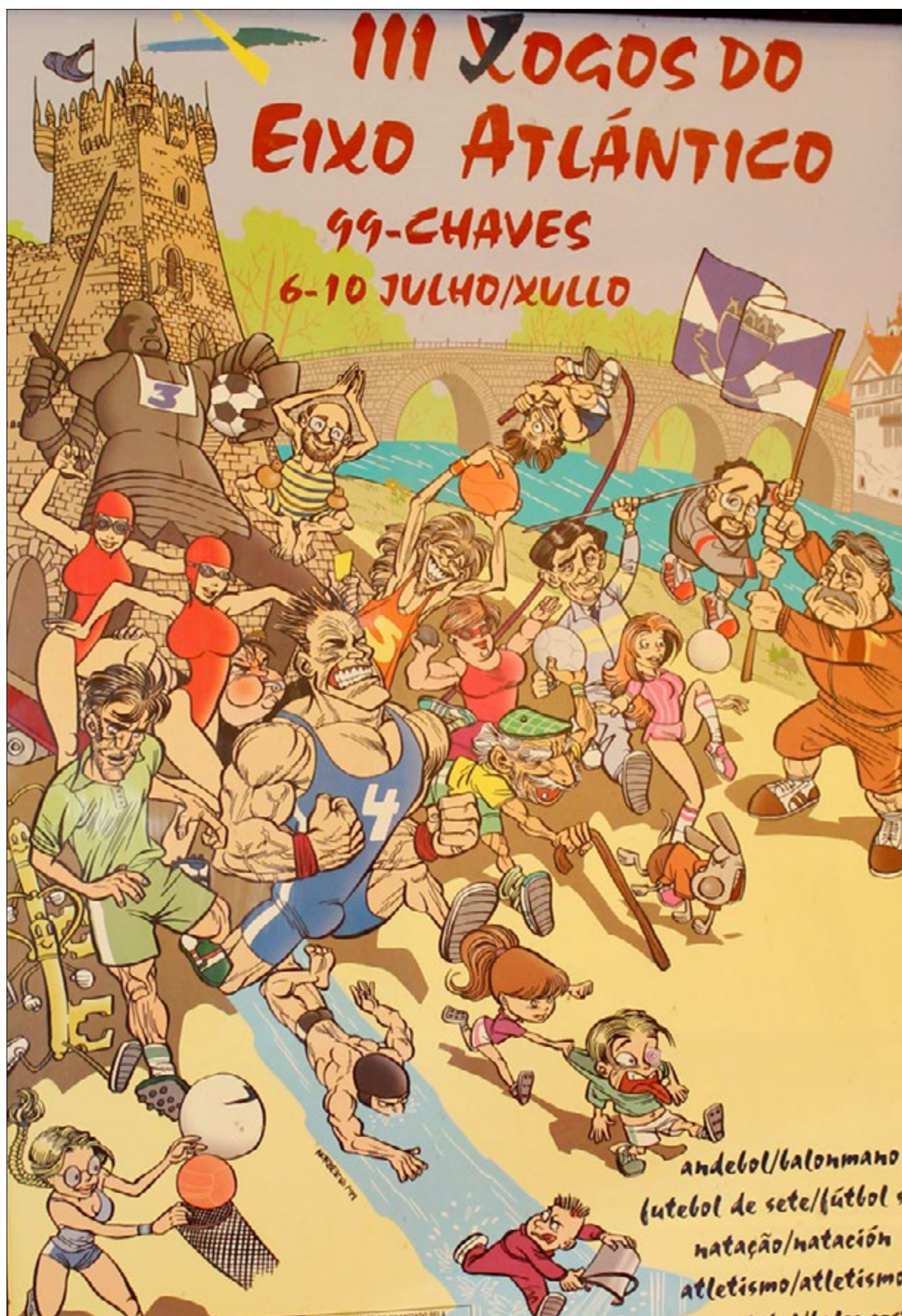
Inauguración Jogos do EA en VN Gaia con la medallista olímpica portuguesa Rosa Mota. 2007.

Inauguração dos Jogos do EA em Vila Nova de Gaia com a medalhista olímpica portuguesa Rosa Mota. 2007



Inauguración Xogos do EA en Porto con la asistencia de Chano Domínguez, el deportista con más medallas de oro olímpico del deporte español.

Inauguração Jogos do EA no Porto com a presença de Chano Domínguez, o desportista com mais medalhas de ouro olímpico do desporto espanhol.



Chaves 1999

Inaguración dos Xogos
do Eixo Atlántico



III edición ,Chaves 1999.

III edição, Chaves 1999.



IV edición, Ourense, 2001.

IV edição, Ourense, 2001.



V edición , Bragança 2003.

V edição, Bragança 2003.



VI edición, Santiago 2005.

VI edição, Santiago 2005.



Presentación de la VII edición de los Xogos do EA con el actual presidente de El Corte Inglés, Dimas Gimeno, en Vila Nova de Gaia. 2007.

Apresentação da VII edição dos Jogos do EA com o atual presidente do El Corte Inglés, Dimas Gimeno, em Vila Nova de Gaia. 2007.



VIII edición, A Coruña. 2009.

VIII edição, A Coruña. 2009.



IX edición, Matosinhos. 2011.

XI edição, Matosinhos. 2011.

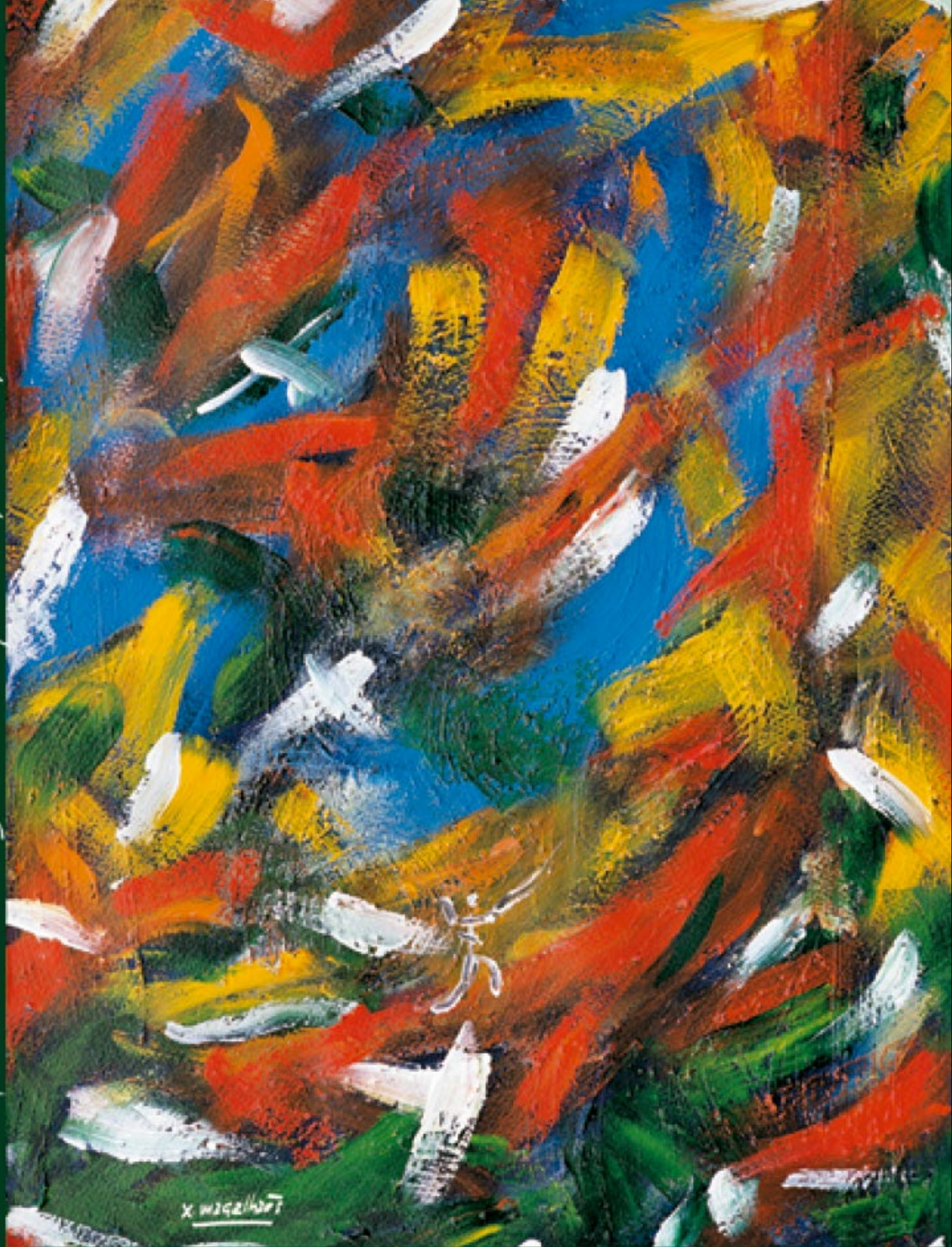


X edición, Guimaraes. 2013.

X edição, Guimaraes. 2013.



VI BIENAL de PINTURA
2004 - 2005 - EIXO ATLÂNTICO



premio Eixo Atlântico
prêmio jovens talentos luso-galaicos

Bienal de pintura

En sus 20 años de vida, la Bienal de Pintura se ha convertido en un ejemplo de mestizaje cultural y de impulso a los territorios creativos. Varios de los artistas de gran renombre en la actualidad se dieron a conocer en la Bienal.

Creadores que no se conocían entre sí hoy comparten un ámbito de debate e intercambio creativo. Y lo que es casi más importante: la Bienal, en su itinerancia por las ciudades del Eixo Atlântico, ha permitido incrementar el reconocimiento de creadores y de su obra por parte tanto del público especializado y galeristas, así como del público en general, favoreciendo no solo el consumo cultural sino también el movimiento económico imprescindible para que los creadores puedan desarrollar su trabajo.

Bienal de pintura

Nos seus 20 anos de vida, a Bienal de Pintura converteu-se num exemplo de heterogeneidade cultural e de impulso aos territórios criativos. Vários dos artistas de grande renome da atualidade deram-se a conhecer na Bienal.

Criadores que não se conheciam entre si, hoje partilham um espaço de debate e intercâmbio criativo. E o que é quase mais importante: a Bienal, na sua itinerância pelas cidades do Eixo Atlântico, permitiu incrementar o reconhecimento de criadores e da sua obra por parte tanto do público especializado e galeristas, assim como do público em geral, favorecendo não só o consumo cultural como também o movimento económico imprescindível para que os criadores possam desenvolver o seu trabalho.



Presentación del fallo del jurado, Braga.

Apresentação da decisão do júri, Braga.



Entrega de premios Bienal.

Entrega de prémios Bienal.



VII Bienal, Vila Nova de Gaia.



VIII Bienal, Verín.



VIII Bienal, Verín.



IX Bienal, Carballo.

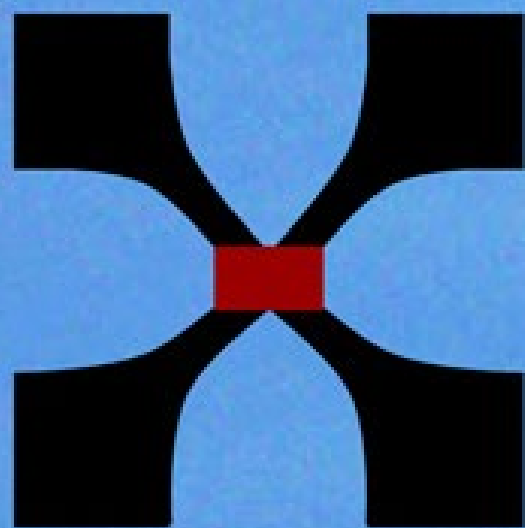


XI Bienal, Viana do Castelo.



X Bienal, Barcelos.





Mostra Musical de Novos Intérpretes "EIXO ATLÁNTICO"



Mostra Musical

Nacida a propuesta del entonces alcalde de Vilagarcía de Arousa, Javier Gago, que a su vez se hacía eco de una iniciativa de la asociación de padres y madres del conservatorio de su ciudad, surge como una apuesta por la educación musical, para poner en valor el inmenso talento que reúnen los conservatorios y escuelas musicales de la Eurorregión, al tiempo que se homenajea en cada edición a compositores del territorio, reivindicando de esta manera un aspecto importantísimo de la creatividad. En colaboración con la *Casa da Música* de Porto y con la *Xunta de Galicia*, que a través de Radio Galega graba las actuaciones de la fase final que después son distribuidas gratuitamente en un CD, la *Mostra Musical* del Eixo Atlántico se ha configurado en las cinco ediciones que lleva, como un referente de la creación y de la educación musical.

Mostra Musical

Nascida por proposta do então alcalde de Vilagarcía de Arousa, Javier Gago, que por sua vez fazia eco de uma iniciativa da associação de pais do conservatório da sua cidade, surge como uma aposta pela educação musical, para evidenciar o valor do imenso talento que os conservatórios e escolas musicais da Euro-região reúnem, homenageando-se também em cada edição compositores do território, reivindicando desta forma um aspeto importantíssimo da criatividade. Em colaboração com a Casa da Música do Porto e com a *Xunta de Galicia*, que através da Radio Galega grava as atuações da fase final que depois são distribuídas gratuitamente num CD, a *Mostra Musical* do Eixo Atlântico configurou-se, nas cinco edições realizadas, numa referência da criação e da educação musical.



Mostra Musical del EA. Final en Vilagarcía de Arousa.

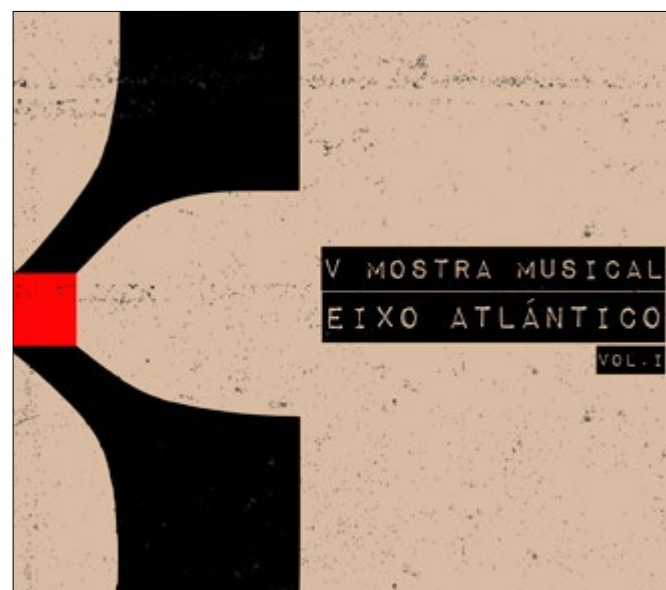
Mostra Musical do EA. Final em Vilagarcía de Arousa.





Cartel Mostra Musical en Vilagarcía de Arousa

Cartaz Mostra Musical em Vilagarcía de Arousa



CD de la V edición de la Mostra Musical.

CD da V edición da Mostra Musical.



CAPITAL DA CULTURA
EIXO ATLÂNTICO 2016
Matosinhos • Vila Real

Capital de la Cultura

La gran aceptación y creciente demanda de los programas culturales, y su enfoque en el marco de impulsar la Eurorregión como un territorio creativo, conducen a crear un programa más amplio que se denomina Capital de la Cultura del Eixo Atlántico. Siguiendo el esquema de la capitalidad cultural europea, este programa pretende poner en valor la producción y creación cultural autóctona de la Eurorregión, dándola a conocer entre sus ciudadanos. Así, desde la etnografía hasta las culturas urbanas más recientes, todas las manifestaciones culturales tienen cabida en este programa que dura tres meses en sedes elegidas por votación de los responsables culturales de los ayuntamientos, de entre las candidaturas presentadas. Pero no solo el conocimiento cultural es uno de los grandes logros de la Capital de la Cultura sino que por primera vez, al igual que ocurre con la Bienal, ha sido en este marco en el que muchos creadores y artesanos se han conocido y han iniciado un camino compartido de intercambio de conocimientos, creación y debate cultural.

Capital da Cultura

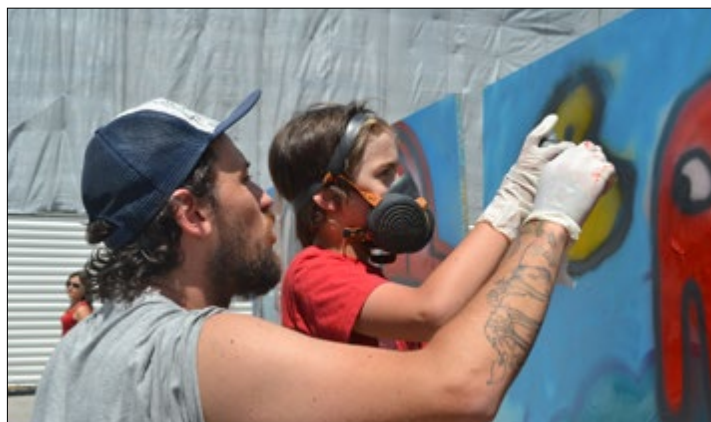
A grande aceitação e crescente demanda dos programas culturais, e o seu enfoque no impulsar a Euro-região como um território criativo, conduzem a criar um programa mais amplo que se denomina Capital da Cultura do Eixo Atlântico. Seguindo o esquema da capitalidade cultural europeia, este programa pretende valorizar a produção e criação cultural autóctone da Euro-região, dando-a a conhecer aos seus cidadãos. Assim, desde a etnografia até às culturas urbanas mais recentes, todas as manifestações culturais têm lugar neste programa que dura três meses em sedes eleitas por votação dos responsáveis culturais dos municípios, de entre as candidaturas apresentadas. Mas o conhecimento cultural não é o único grande feito conseguido pela Capital da Cultura, pela primeira vez, à semelhança do que acontece com a Bienal, foi neste contexto em que muitos criadores e artesãos se conheceram e iniciaram um caminho partilhado de intercâmbio de conhecimentos, criação e debate cultural.



Vila Nova de Gaia, 2009.



Ourense, 2014



Viana do Castelo, 2011



Ourense, 2014



Viana do Castelo, 2011



Vila Real, 2016.



Matosinhos, 2016.





expocidades

Mostra de Turismo das
cidades do Eixo Atlântico

Turismo: Expocidades

El turismo no solo es una de las grandes industrias de la Euroregión, y por tanto motor económico y de creación de empleo, sino también el principal instrumento de conocimiento y de eliminación de fronteras inmateriales. En consecuencia, desde el primer momento el Eixo Atlántico lo asumió como una de sus prioridades. El esquema es muy sencillo: siete millones de ciudadanos, con un techo de 52 fines de semana anuales, supone un importantísimo nicho de mercado en el ámbito del turismo de proximidad. Así nació Expocidades, feria del turismo de proximidad, que surge como una experiencia piloto en la primera Capital de la Cultura, en Vila Nova de Gaia. Como iniciativa del entonces vereador Mário Dorminsky. Es tal el éxito de la iniciativa, que se segrega de la Capital de la Cultura y cobra vida propia. Ediciones posteriores como la celebrada en Pontevedra, incorporan novedades importantes que aumentan el éxito de la feria: encuentros de *bloggers*, mesas de contratación turística o catas de vinos son algunas de estas iniciativas que se reproducen cada dos años.

Turismo: Expocidades

O turismo não é apenas uma das grandes indústrias da Euro-região, e portanto motor económico e de criação de emprego, como também é o principal instrumento de conhecimento e de eliminação de fronteiras imateriais. Consequentemente, desde o primeiro momento o Eixo Atlântico assumiu-o como uma das suas prioridades. O esquema é muito simples: sete milhões de cidadãos, com um teto de 52 fins-de-semana anuais, traduz-se num importantíssimo nicho de mercado no âmbito do turismo de proximidade. Assim nasceu Expocidades, feira do turismo de proximidade, que surge como uma experiência piloto na primeira Capital da Cultura, em Vila Nova de Gaia. Como iniciativa do então vereador Mário Dorminsky. É tal o sucesso da iniciativa, que se segrega da Capital da Cultura e ganha vida própria. Edições posteriores, como a realizada em Pontevedra, acrescentam novidades importantes que aumentam o sucesso da feira: encontros de *bloggers*, mesas de contratação turística ou provas de vinhos são algumas destas iniciativas que se reproduzem de dois em dois anos.

De forma complementaria, cada dos años también, el Eixo Atlántico edita una guía de viajes temáticos por la Euro-región para descubrir y sugerir nuevos viajes por las ciudades del Eixo Atlántico en base a la historia, a la etnografía,

a la gastronomía y así hasta cinco ejemplares editados hasta la fecha. En la actualidad se distribuyen 80.000 ejemplares en papel y un número exponencialmente superior en formato digital. Desde el 2016, unos 40.000 ejempla-

res se distribuyen en colaboración con 6 grupos de comunicación, a través de sus periódicos, radios y tv, en una experiencia piloto de lo que se pretende, en un futuro próximo, sea la creación de productos de comunicación conjuntos.



Pontevedra.



Viana do Castelo.



Lugo.

De forma complementar, também a cada dois anos, o Eixo Atlântico edita um guia de viagens temáticas pela Euro-região para descobrir e sugerir novas viagens pelas cidades do Eixo Atlântico com base na história, etnografia,

gastronomia, entre outras, até aos cinco exemplares editados até à data. Atualmente distribuem-se 80.000 exemplares em papel e um número exponencialmente superior em formato digital. Desde 2016, cerca de 40.000 exemplares são distribuí-

dos em colaboração com 6 grupos de comunicação, através dos seus jornais, rádios e TV, numa experiência piloto que se pretende, num futuro próximo, seja a criação de produtos de comunicação conjuntos.





Plaza do Eixo Atlântico, Matosinhos
Praça do Eixo Atlântico, Matosinhos

Plazas del Eixo Atlántico

La mejor muestra de la implicación del Eixo Atlántico en la vida de nuestras ciudades es el hecho, inédito en Europa, de que una red de ciudades ponga su nombre a espacios públicos de la ciudad. Cuatro ciudades cuentan con espacios denominados Eixo Atlántico: Bragança fue la primera, hace más de una década, en denominar Eixo Atlántico al parque situado en el corazón de la ciudad nueva. Le siguió Vila Nova de Gaia, que denominó Eixo Atlántico a la plaza situada en el medio de la Avenida de la República, a 50 metros del Ayuntamiento, donde se ubica el Corte Inglés. Ourense denominó Paseo del Eixo Atlántico al paseo central del Jardín Botánico, principal parque de la ciudad. Y finalmente, por ahora, Viana do Castelo denominó Plaza do Eixo Atlántico a la plaza donde convergen el paseo marítimo y la calle principal de cruza el centro de la ciudad desde la estación de ferrocarril. En este caso, además, se instaló una escultura del artista Xosé Luis Otero, nacido en el *Limia* gallego, río que desemboca en Viana do Castelo, denominada *Gallaecia*. Escultura que comparte emplazamiento con la obra de los dos arquitectos portugueses reconocidos con un premio Pritzker: Alvaro Siza (ganador en 1998) y Soto de Moura (ganador en 2011).

Praças do Eixo Atlântico

A melhor mostra do impacto do Eixo Atlântico na vida das nossas cidades é o feito, inédito na Europa, de uma rede de cidades ver o seu nome em espaços públicos da cidade. Quatro cidades contam com espaços denominados Eixo Atlântico: Bragança foi a primeira, há mais de uma década, a denominar Eixo Atlântico ao parque situado no coração da cidade nova. Seguiu-se Vila Nova de Gaia, que denominou Eixo Atlântico à praça situada a meio da Avenida da República, a 50 metros da Câmara Municipal, onde se situa o Corte Inglés. Ourense denominou Passeio do Eixo Atlântico ao passeio central do Jardim Botânico, principal parque da cidade. E finalmente, por agora, Viana do Castelo denominou Praça do Eixo Atlântico à praça onde convergem o passeio marítimo e a rua principal que cruza o centro da cidade desde a estação ferroviária. Nesta última, também se instalou uma escultura do artista Xosé Luis Otero, nascido no *Limia* galego, rio que desemboca em Viana do Castelo, intitulada *Gallaecia*. Escultura que partilha localização com a obra dos dois arquitetos portugueses reconhecidos com um prémio Pritzker: Siza Vieira (vencedor em 1998) e Souto de Moura (vencedor em 2011).



Inauguración Plaza del Eixo Atlântico en VN Gaia.

Inauguração Praça do Eixo Atlântico em Vila Nova de Gaia.



Inauguración Plaza del Eixo Atlântico en VN Gaia.

Inauguração Praça do Eixo Atlântico em Vila Nova de Gaia.



Paseo del Eixo Atlântico, Monte Alegre, Ourense.

Passeio do Eixo Atlântico, Monte Alegre, Ourense



Inauguración Plaza del EA en Viana do Castelo.

Inauguração Praça EA em Viana do Castelo.



Parque EA en Bragança.



Parque EA em Bragança.



Plaza do EA Matosinhos.

Praça do EA Matosinhos.

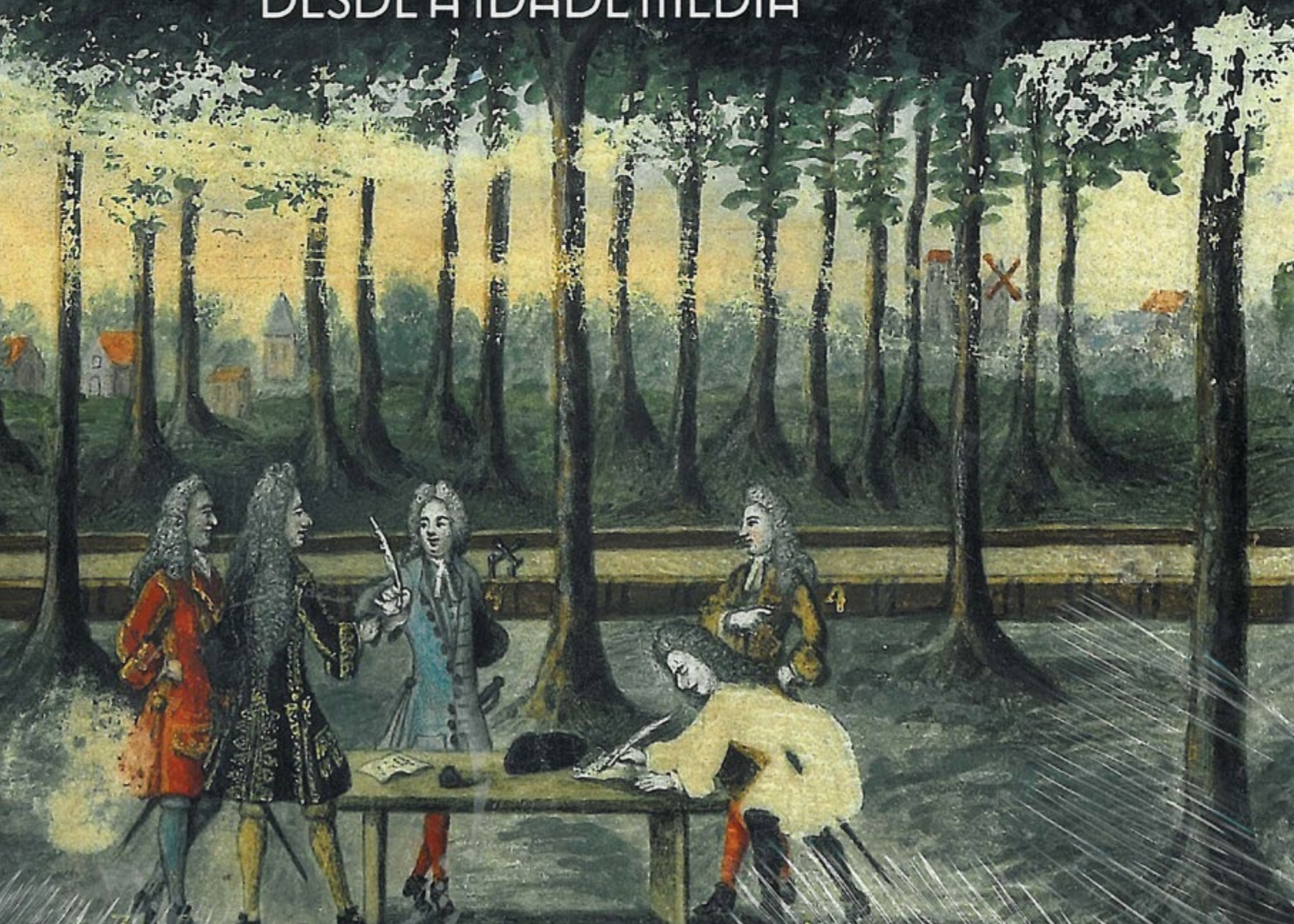


ENCONTROS E DESENCONTROS IBÉRICOS

=

TRATADOS

HISPANO-PORTUGUESES
DESDE A IDADE MÉDIA



Encuentros y desencuentros

En colaboración con el IFDR portugués (Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional), y por iniciativa de su presidente José Soeiro, en 2006, se editó el que probablemente sea el libro de referencia más importante en materia de relaciones transfronterizas: Encuentros y Desencuentros. Este libro revisa la relación histórica entre España y Portugal, a través del único instrumento objetivo de análisis: los Tratados entre ambos países. Este libro, agotado hace años, solo es posible consultarlo en algunas bibliotecas o en el propio Eixo Atlântico.

Encontros e desencontros

Em colaboração com o IFDR (Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional, instituto português), e por iniciativa do seu presidente José Soeiro, em 2006, editou-se aquele que provavelmente seja o livro de referência mais importante em matéria de relações transfronteiriças: Encontros e Desencontros. Este livro revê a relação histórica entre Espanha e Portugal, através do único instrumento objetivo de análise: os Tratados entre ambos os países. Este livro, esgotado há vários anos, só é possível consultá-lo em algumas bibliotecas ou no próprio Eixo Atlântico.



EIKO ATLÂNTICO
DO NOROESTE PENINSULAR



Medallas

Medalhas



Entrega de Medallas de Oro
a Arlindo Cunha, Gerardo
Fernández Albor, Fernando
González Laxe y Carlos Laje.

Entrega das Medalhas de Ouro
a Arlindo Cunha, Gerardo
Fernández Albor, Fernando
González Laxe e Carlos Laje.



Entrega de la Medalla EA a Mario Soares.

Entrega da Medalha EA a Mário Soares.



Entrega Medalla EA a Luis Braga da Cruz y al Couto Mixto representando por su presidente, Luis García Mañá.

Entrega Medalha EA a Luís Braga da Cruz e ao Couto Mixto representado pelo seu Presidente, Luís García Mañá.



Medalla del EA a Manuel Pérez.

Medalha do EA a Manuel Pérez.



Medalla del EA a Luis Valente de Oiveira representado por Arlindo Cunha.

Medalha do EA a Luís Valente de Oliveira, representado por Arlindo Cunha.



Medalla del EA a las ciudades de la eutorregión Patrimonio de la Humanidad.

Medalha do EA às cidades da euro-região Património da Humanidade.



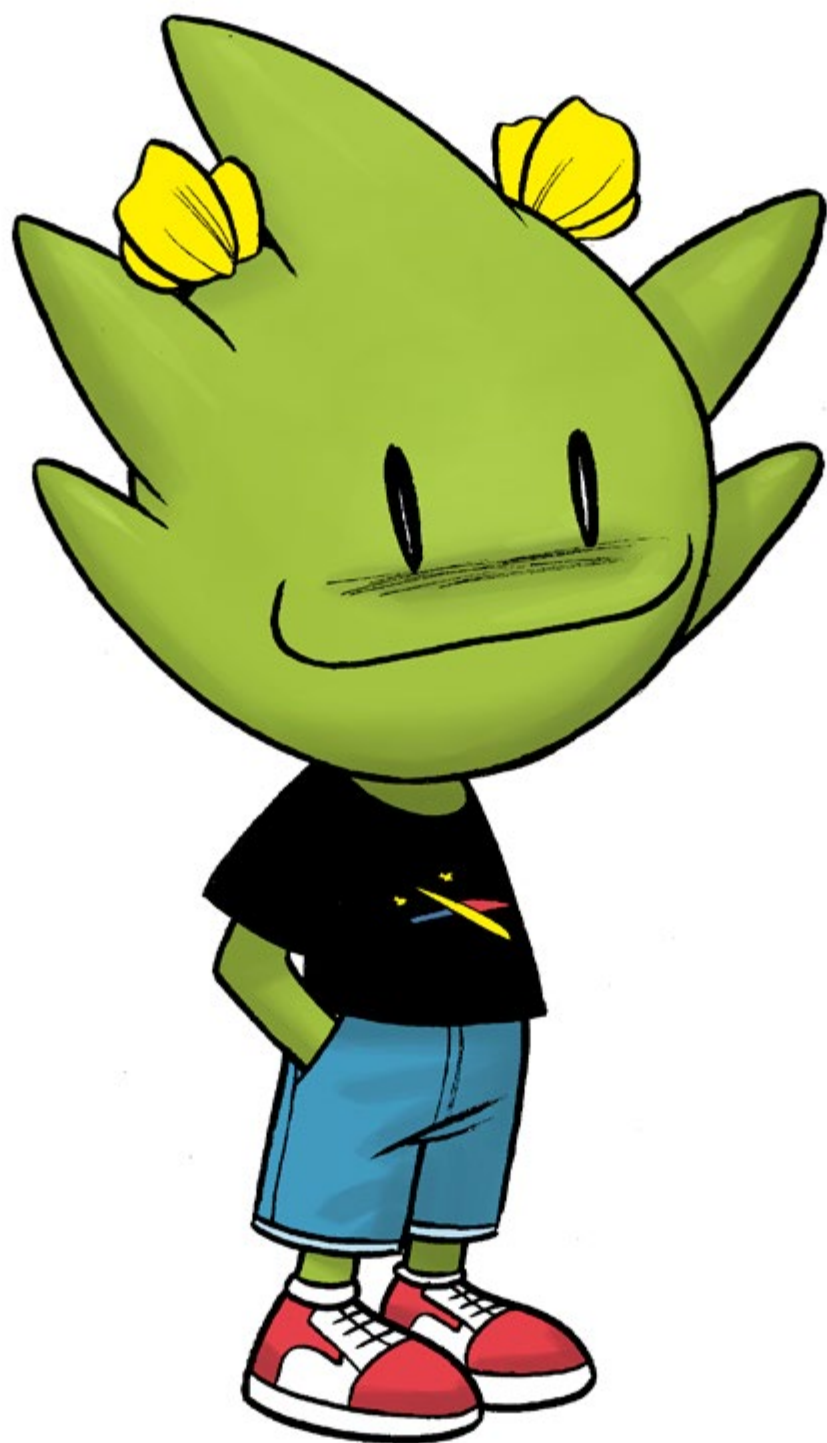
Medalla del EA a
Fernando Gomes y Julio
Fernandez Gayoso.

Medalha do EA a
Fernando Gomes e Julio
Fernandez Gayoso.



Entrega de la Medallas del EA presidida por el Rey, Felipe VI y el Presidente de la República de Portugal, Cavaco Silva. a José Palma Andrés, Carlos Beltrán y José Soeiro.

Entrega das Medalhas do EA presidida pelo Rei de Espanha, Felipe VI, e pelo Presidente da República Portuguesa, Cavaco Silva a José Palma Andrés, Carlos Beltrán y José Soeiro.



La cartelería del Eixo Atlântico en 25 años

Cartazes do Eixo Atlântico em 25 anos





I ENCONTRO de Antigüidades e Coleccionismo da Eurorrexión

do
5 ó 10
de outubro
de 2015

Sede de //Afundación
en A Coruña
Cantón Grande, 8, 15003 - A Coruña

Luns 5
de 17:00 a 21:00
Martes 6 a venres 9
de 11:00 a 21:00
Sábado 10
de 11:00 a 19:00

HORARIOS:

 Unión Europea
FEDER
Iniciativa en su futuro

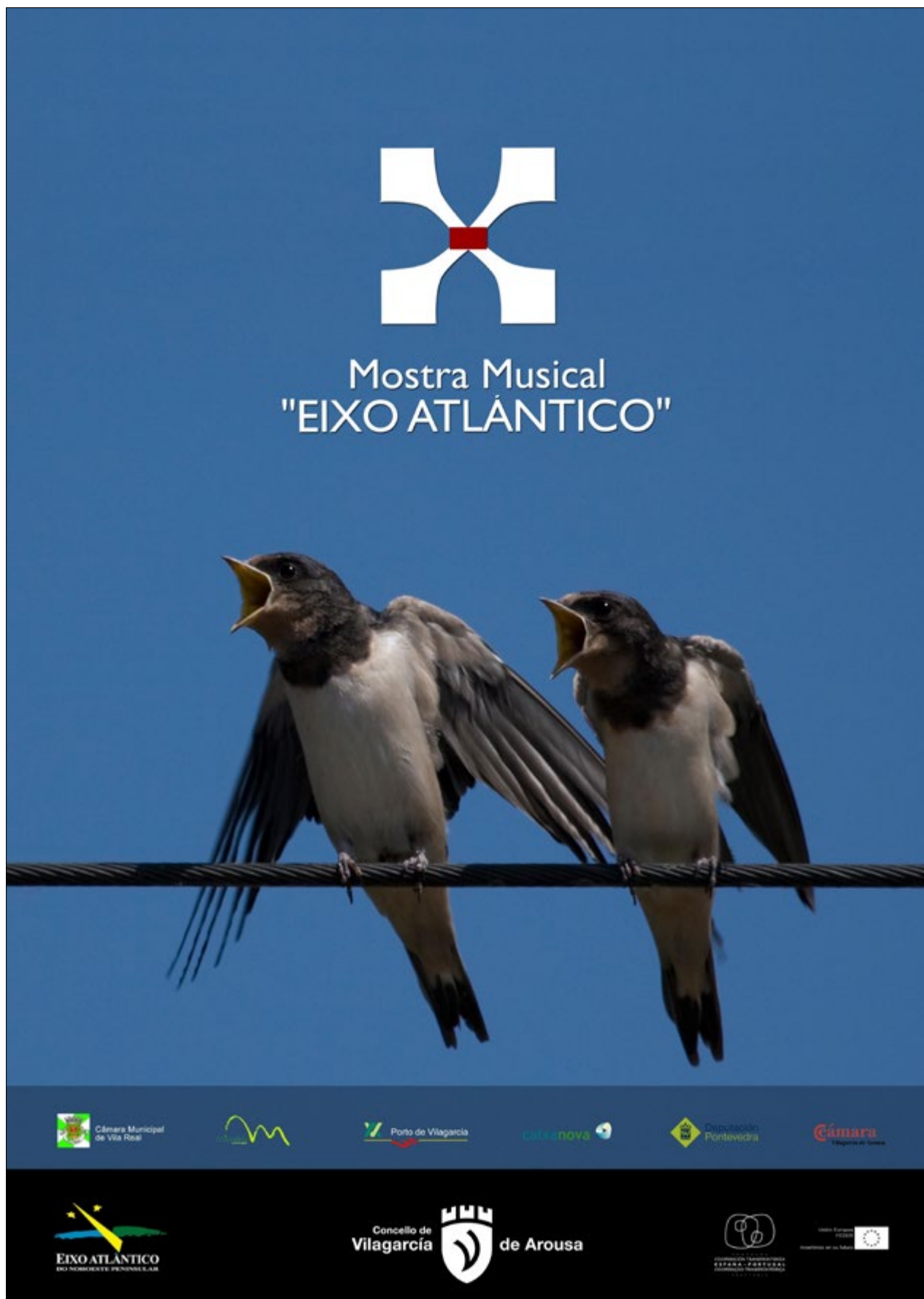


I ENCONTRO
de antigüidades
e coleccionismo
da Eurorrexión

 **Sarria**
Consello

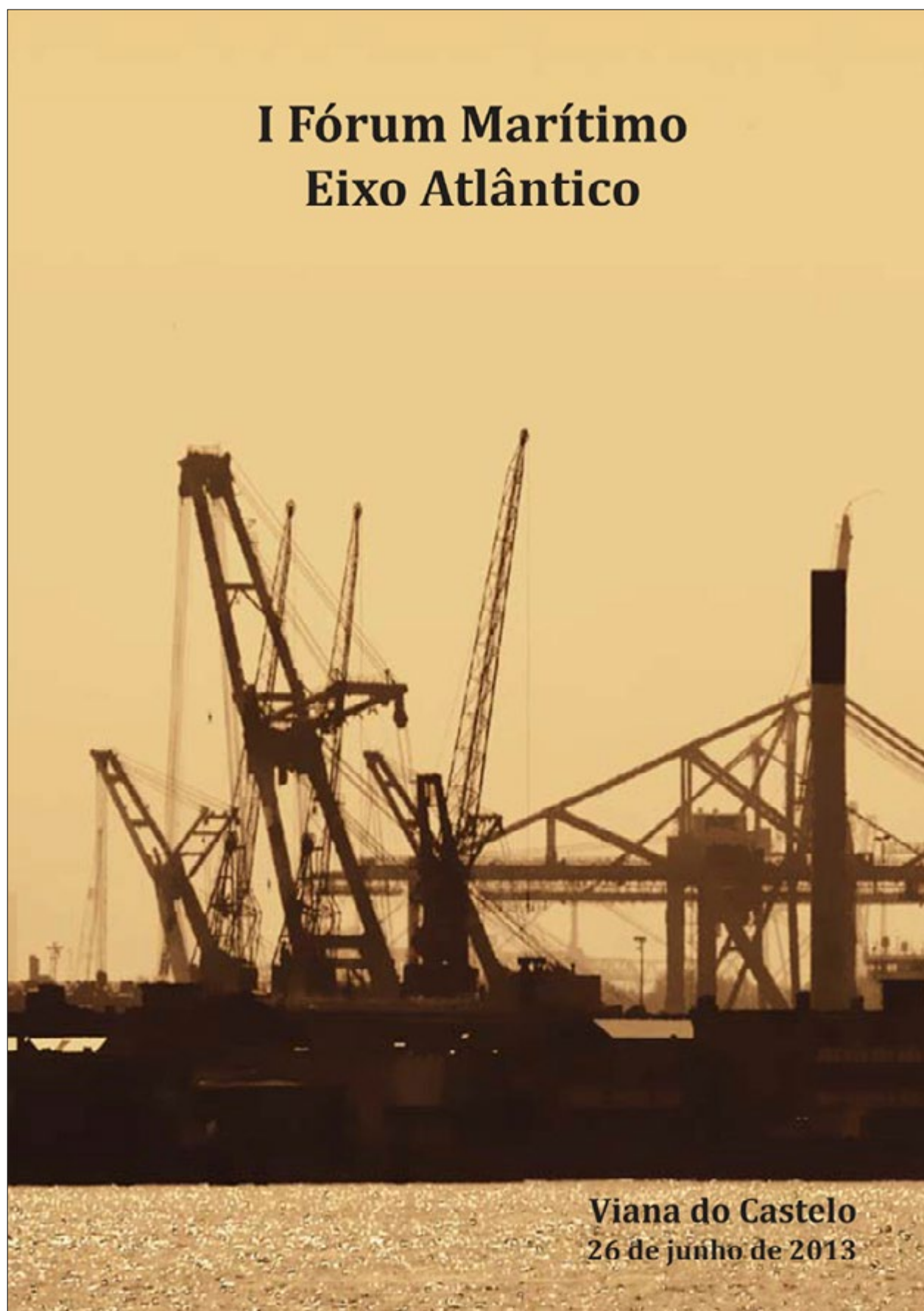
 **EIXO
INTERIOR**

 Centro de referencia
de antigüidades e restauración
Recuperando o pasado











IV Seminário intercâmbio experiências no âmbito do DESPORTO

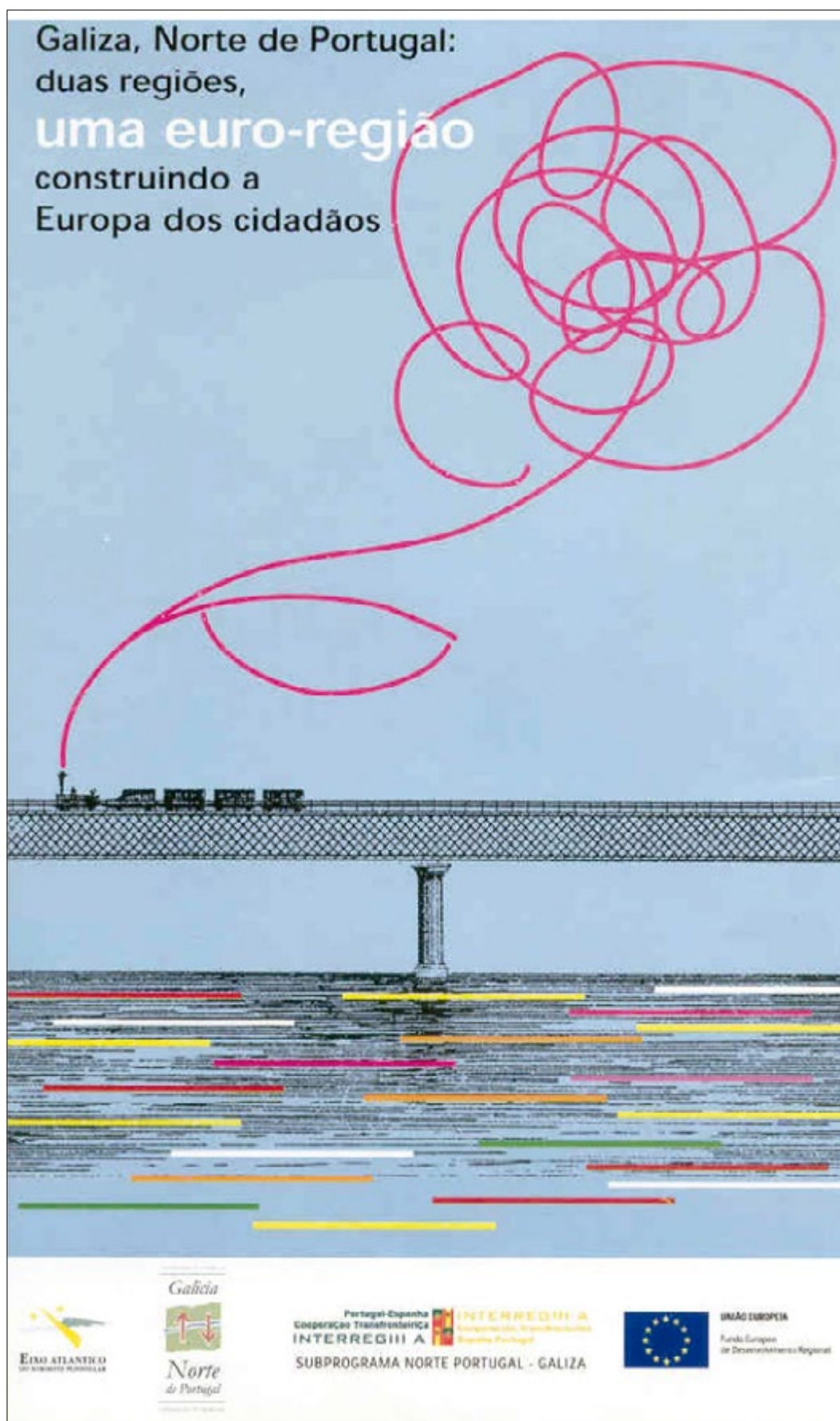


28 de setembro 2016, Braga





Galiza, Norte de Portugal:
duas regiões,
uma euro-região
construindo a
Europa dos cidadãos



EIXO ATLÁNTICO
DO NOROCCIDENTE EUROPEO

Galicia

Norte de Portugal

Portugal-Espanha
Cooperação Transfronteiriça
INTERREG III A
Subprograma Norte Portugal - Galiza

INTERREG III A
Cooperação Transfronteiriça
Espanha-Portugal

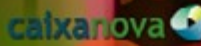
 **UNIÃO EUROPEIA**
Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

Vigo, 25 a 28 de Agosto
Pavillón das Travesas

V Torneo
Eixo Atlántico
de Balonmán

EQUIPAS PARTICIPANTES

F.C. Porto
Frigoníficos do Morrazo
ABC Braga
Teucro Ence
Aguas Santas
Pilotes Posada
Espinho Andebol
Júdesa O.N.R.



EIXO ATLÁNTICO
DO NOROESTE PENINSULAR

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

Deporte

8 E 9 DE DECEMBRO
**I TROFEO
EIXO
ATLANTICO**
Hockey a patíns
CATEGORÍA SUB 17
**CIDADE DA
CORUÑA 2012**

+INFO: www.coruna.es/deportes

COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA
ESPAÑA - PORTUGAL
COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRICA
ESPAÑA - PORTUGAL

Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo
Regional
Iniciativas en su futuro

EIXO
INTERIOR

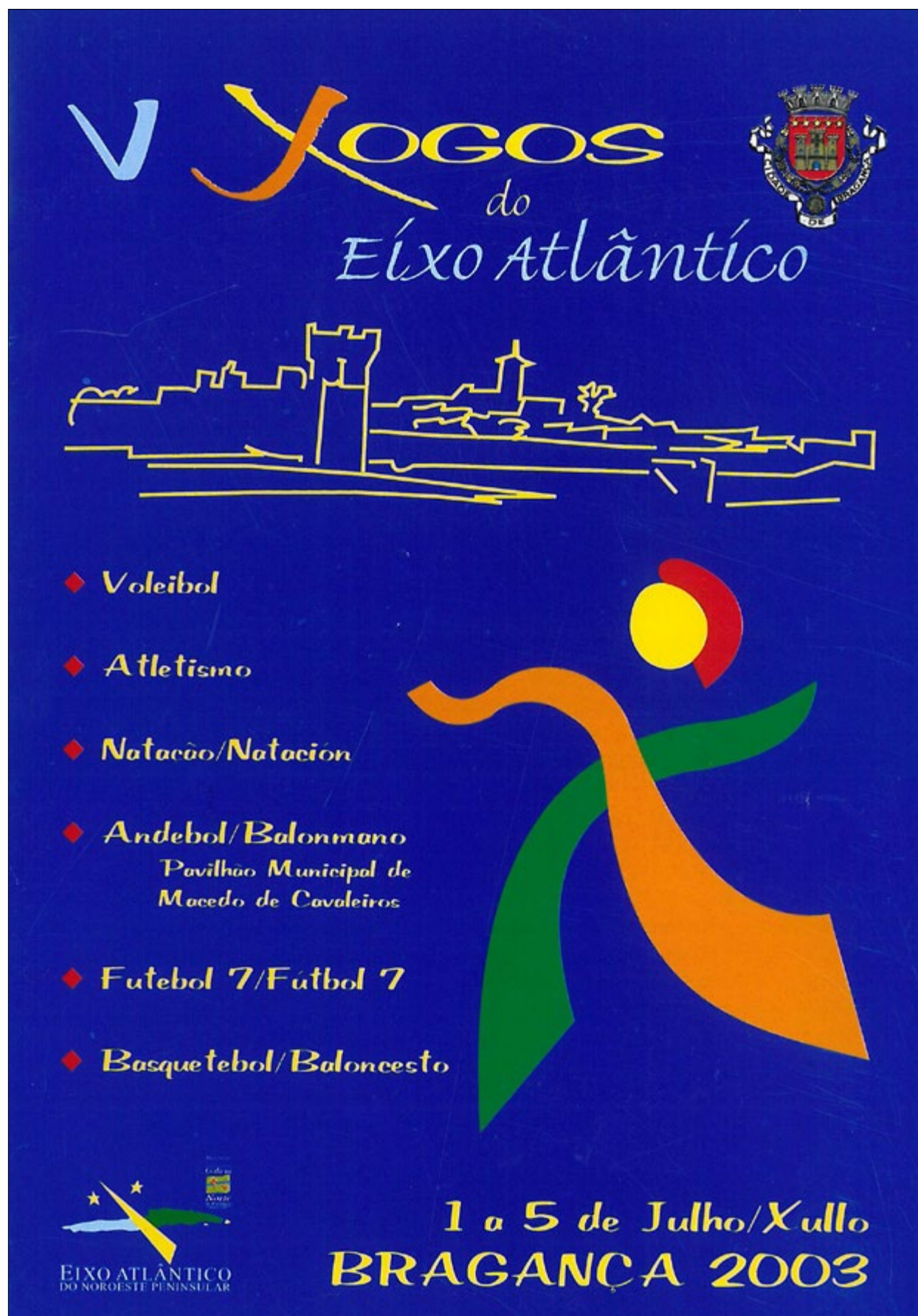
INDEX
www.index-sports.es

horno
sanbrandan

VIAJES
El Corte Inglés









A dense crowd of cartoon children with large eyes and simple clothing, filling the background of the poster.

 VII JOGOS DO
EIXO ATLÁNTICO
Gaia 2007

Andebol, Basquetebol, Futebol de 7, Voleibol, Voleibol de Praia, Atletismo, Natación, Desporto Adaptado

9 a 14 de Julho

www.gaianima.pt/jogoseixo2007



Rua Tenente Lopes, 98 - 4400 - 320 Vila Nova de Gaia - Tel: 22 377 28 40 - Fax: 22 377 28 41





Eixo Atlántico y el arte

O Eixo Atlântico e a arte



Regalo Institucional del Eixo Atlántico. Obra de José Manuel García "Grangel".

Presente Institucional do Eixo Atlântico. Obra de José Manuel García, "Grangel".



Trofeo de los Xogos del Eixo de Vila Nova de Gaia. Obra de Margarida Santos .

Troféu dos Jogos do Eixo de Vila Nova de Gaia. Obra de Margarida Santos .



Trofeo Mostra Musical.
Obra de Manuel Romero.

Troféu Mostra Musical.
Obra de Manuel Romero.



Escultura conmemorativa de los 20 años del Eixo Atlántico. Obra de Xosé Luis Otero.

Escultura comemorativa dos 20 anos do Eixo Atlântico. Obra de Xosé Luis Otero



Cuadro de Xavier Magalhães para los 10 años de Eixo Atlântico. 2002.

Quadro de Xavier Magalhães para os 10 anos do Eixo Atlântico. 2002.



Cuadro de Xavier Magalhães,
para la Bienal de Pintura.

Quadro de Xavier Magalhães
para a Bienal de Pintura.



Troquel de la Medalla de Oro del Eixo Atlántico, de Xavier de Sousa.

Cunho da Medalha de Ouro do Eixo Atlântico, de Xavier de Sousa.



Cuadro de Xosé Luis Otero Berra para los 20 años de Eixo Atlántico. 2012.

Quadro de Xosé Luis Otero Berra para os 20 anos do Eixo Atlântico. 2012.

English texts

Texto en galego



Greets

Some people say that ageing is not a good thing. But it's certain that not ageing is worse. Organizations don't follow the same temporal schemes as people. If advances in medicine and the conditions of life in the developed world have meant that average life-spans have stretched to 83 years of age, the economic crisis and a lack of cooperative culture, allied with the distance between citizens and political power, means that organizations such as the Eixo Atlântico have a life-span that rarely surpasses 25 years.

For these reasons, commemorating the Eixo's 25th anniversary is especially pleasurable, as it remains the most long-standing entity of its type in the area of cross-border cooperation.

In the past people frequently asked as to the relevance of the Atlantic Axis. This is understandable, given that Iberian administrative culture has only introduced strategic planning in the last 50 years, which, in the scale to which we refer, is a very short time. The life of cities, especially in the context of the crisis, leaves very little time to consider

their development within an adequate temporal horizon. But creating a city for all, in a participatory and creative way, is something that we are learning how to do and which is leading to very positive experiences, such as the participatory budgets, the sectorial advisory boards that involve citizen contributions, and many other similar ventures.

But this city-level construction requires a superior level of cooperation, which allows for conjoined planning. And here we move to the level of an organization of cities within a region that stretches over national boundaries, an urban system. This cross-border organization constitutes an added value of critical mass, with more services and greater capacity to attract investment. This is what is called strategic Eixo hitecture.

And this is what the Eixo Atlântico has been in the last 25 years. An instrument of strategic Eixo hitecture that structures the Urban System of the Galicia-North of Portugal Euroregion, what with every more frequency is called the Eixo Atlântico Euroregion.

The Eixo Atlântico has in the last 25 years of developed a dual strategy, *lobbying* in order to capture investment in the development of the Euroregion, and articulating the municipal structures of the territory in order to generate economic activity and critical mass.

Because of all this, we sincerely believe that we are justly proud of the activities of the Eixo Atlântico over the last 25 years, of having got to this point, and having done so in an honest, mutually supportive, and satisfactory way. We hope – and this what we work for – to have the pleasure of celebrating the 50th anniversary of this extraordinary organization.

First part

In the early 1990s Europe had an exceptional group of leaders: Felipe González, François Mitterrand, Helmut Kohl, and Mário Soares, to name but a few. Among these, one stood out as the bearer of European ideals: Jacques Delors. All of these heads of state were convinced pro-Europeans. Even the most Eurosceptic among them, Margaret Thatcher, would never have dreamed of holding a referendum on Britain's exit from the Union. Those were other times. It was in this context that Delors, then President of the European Commission, launched a series of strategic measures with the aim of constructing a strong, mutually supporting Europe in which growth would be based on social rights, respect for the Environment, and innovation. It is the era of the famous mantra, "growth, competitiveness, and employment," and also the "Europe 2000" document, which contained a proposal for a new disposition of Europe which for the first time included the Euroregions as territorial units.

By happy coincidence, Fernando Gomes, who would later become the mayor of Porto, was at that time a Member of the European Parliament, where he befriended the then Director General of the DG XVI, today called Regio, who was in charge of policy for the European regions. From that friendship, and from long hours of conversation in Brussels, there developed an idea that would spread among the mayors of towns and cities across the North of Portugal and Galicia. Gradually, and with a mixture of excitement and trepidation, municipal authorities begin to affirm the idea of a cross-border association of cities in Galicia and the North of Portugal, an association that would with time become the urban vertebra of the nascent Euroregion.

And so, on the 28th of September 1992, the constitutive treaty of the region was signed in Viana de Castelo with the patronage of the then President of the Republic of Portugal, Mário Soares.

If we can find antecedents for an alliance of cities in medieval times, in organizations such as the Hanseatic League, and if we can identify successful contemporary variants of such alliances, such as the Union of Baltic Cities, it is important to remember that at that time the Eixo Atlántico Atlántico was just one of similar experiments, many of which would not survive. An example in this regard is the G7, a network of cities on either side of the western Pyrenees that attempted to share services. The G7 would not get past a foundational phase.

The beginnings of the Eixo Atlántico did not augur well: despite the patronage of the President of the Republic, the centralist government in Lisbon did not understand the purpose of the project, especially at a time in which the debate on regionalism in Portugal had reached a dead end. Felipe González's government in Madrid provided no more than token gestures. It was here that two figures, alongside Mário Soares, made a major contribution to the development of the project: Luís Braga de Cruz, the then president of the CCDRN (North Regional Coordination and Development Commission) and Manuel Fraga Iribarne, the president of the Xunta or regional government of Galicia. Both these men gave firm and generous support to a project which they understood and in which they believed.

Just a few months before the foundation of the Eixo Atlántico, the Comunidade

de Traballo Galicia-Norte de Portugal (CTGNP) (Galicia – North of Portugal work community), which should have been the embryonic form of the Euroregion, was formed. At this time, another important figure in Portuguese politics, with strong links to Galicia, held senior posts in the Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR): Luís Valente de Oliveira. Fraga Iribarne was also, at that time, President of the Eixo Atlántico Commission, which was part of the CRPM. The placing of these politicians in important European level positions meant that, apart from the Eixo Atlántico, Brussels was presented with a project which, like the Eixo , included two basic elements: regions and municipalities.

Another problem was the fact that the Eixo Atlántico was born in Galicia, fomented by the then mayor of Vigo, Carlos Príncipe, who was immersed in controversies of various types, some of which had to do with the imminent electoral campaign for local elections. In October, 1995, when the candidates of the Partido Popular (Popular Party) won the majority of the Galician cities that form part of the Eixo , their first reaction was to abandon the project, as they perceived it as an instrument of the Socialist Party contra Fraga Iribarne's CTGNP. The new mayor of Vigo, Manuel Pérez, who became presiding chair, provoked the first crisis in the organization by announcing his intention to abandon the entity. Paradoxically, Pérez was to become the only re-elected President in the 25 years of the Eixo , and would, with Fernando Gomes, come to be seen as the great driving force behind the organization.

Once again, it was Fraga Iribarne who would calm the crisis, encouraging the mayors not only to not abandon the Eixo, but to play an active role in constructing the Euroregion, both through the Eixo and the CTGNP, to which the Eixo would incorporate itself some years later.

In Manuel Pérez's first term, with Fernando Gomes as Vice-President (or co-President, as Pérez liked to say in order to highlight Gomes's role in the project and his leadership in the North of Portugal region), the guiding threads that determined the future of the Eixo Atlántico were drawn. These included the strategy of involving citizens with the Eixo through sporting and cultural activities, with a special emphasis on youth participation; opening the Eixo to social debate, converting it into a *think tank* concentrating on questions relating to local and regional development and cross-border cooperation, but also attempting to become a *lobbying* force in Europe, involving itself in the configuration of co-operative policies at a time in which Jacques Delors was leading the construction of a participative and exciting European project.

It was in this context that the Eixo Atlántico Games were born. The Games, which in 2015 attracted 1800 participants, are unique in Europe. Alongside the Games, the Eixo set up a Painting Biennale and a Narrative Literature Prize. It is around this time, too, that meetings between mayors of the Eixo become standard, and that Delegate Commissions were formed, which included councillors from all the associated local governments. The first Strategic Study of the Eixo Atlántico

was realized by António Figueredo, of the University of Porto, with the co-direction of Anxel Viñas, and with the help of a wide range of Galician and Portuguese expertise. This study would be debated in the first congress of the Eixo Atlántico, held in Vigo in 1996, and which enjoyed the participation of more than 400 social, political, economic, and academic figures from the Euroregion. For the first time in Europe, a Euroregion would have a strategic plan for the following decade, a plan that was designed with the aid of rigorous analysis and subject to societal debate, in a clear example of what the European Commission would later describe as "governance."

The congress brought to Vigo leaders from all parts of the Euroregion, and was inaugurated by the then Minister and current President of the Spanish Government, Mariano Rajoy. The closing ceremony was presided over by the President of the Xunta of Galicia, Manuel Fraga. It is in this congress that the medals of the Eixo Atlántico were first created and awarded. The medals recognize those persons or institutions that contribute to cooperation within, and construction of, the Euroregion. Mário Soares, the Galician/Portuguese businessman, Cordo Baullosa, and Fraga Iribarne himself, were the first award winners.

In the development of the Strategic Study an important number of studies and publications emerged, a tendency that would continue into the future, with the Eixo Atlántico becoming one of the European, and probably Global, leaders in terms of the production of studies, reports, and publications with regard to

cross-border cooperation. As of today, the Eixo has published more than 150 publications.

In terms of collaboration with the Galician government, the Eixo Atlántico opened a delegation in Brussels, in the headquarters of the Galician Europe Foundation, becoming the first Galician-Portuguese entity with independent representation in Europe, apart from the Portuguese REPER organization.

It is also at this time that we find the first enlargement of the Eixo Atlántico, with the accession of five new cities, bringing the total number of cities in the Eixo to eighteen.

It is in this first stage that some of the events that will positively mark the development of the Eixo Atlántico in the future occur. The personal agreement between Fernando Gomes and Manuel Pérez generates a philosophy based on the concept of competing cities becoming, through political will, cooperating cities. In the apt terms of Manuel Pérez: "all mayors have the same problems, independently of political colour. The Eixo is the way in which we can collaborate in order to solve those problems. If we want to fight we always have electoral campaigns." This philosophy, and his charismatic leadership, meant that Pérez was to be the only President elected to a second term of office in the 25 year history of the Eixo.

It is also in this period when the Eixo backed the successful candidatures of both the city of Guimarães and the Wall of Lugo for the status of World Heritage Sites, with the argument that what benefits one will benefit all of the members of the Euroregion. Political ceremonies supporting both candidatures were held in Guimarães and in Lugo. Some years later this support would be extended to the candidatures of the Tower of Hercules in Coruña, the Bom Jesus in Braga, and the Ribeira Sacra in Lugo.

With the opening of an office in Brussels, the Eixo Atlántico came to the communitarian capital with best possible patronage. Manuel Pérez and Fernando Gomes met with the then President of the European Parliament, Álvaro Gil Robles, and later participated in a public ceremony presided over by Eneko Landaburu, the Director General of what was then called DG XVI, and which is now called DG Regio. Landaburu was not only the then all-powerful manager of structural funds at a European level, but also, with Fernando Gomes, one of the co-creators of the Eixo .

From this moment the presence of the Eixo Atlántico in Brussels grew exponentially, associated as it was with the powerful

Iberian *lobby* that the governments of Felipe González and António Guterres had created in Brussels, a *lobby* that was especially influential in the area of Regional Politics and Communitarian Funds. Unfortunately, this *lobby* lost influence more than a decade ago, and no government, of either country or political colour, has been able to recuperate their privileged position.

This *lobby* not only had influence in Brussels, but also in the Iberian Peninsula, and was able to influence the decisions of both governments, at a time when the future development of regions and cities depended on the distribution of structural and cohesion funds. Cavaco Silva, Felipe González, and Carlos Westendorf are some of the national leaders who met with the representatives of the Eixo Atlántico during these years. The results of these meetings are, fortunately, still visible 20 years later.

In this period, finally, and thanks to the political negotiations of Fernando Gomes with the government of António Guterres, a government he would become part of one year later, the A3 highway was completed. The completion of the highway, connecting Lisbon and A Coruña for the first time, was the

first major political success of the Eixo Atlántico, and the first major reference for territorial cohesion in the Euroregion. Later more connections would be made in the Euroregion, specifically that between Chaves and Verín, which links Ourense to Lisbon.

Later years would deepen the dialogue between the governmental authorities of both countries, framed in terms of the issue that will forever be connected to the Eixo Atlántico: the campaign to modernize the rail connections between Lisbon and Coruña, and more specifically, the international connection between Porto and Vigo, to which we will refer below.

We should not leave this first, foundational, stage, which runs from 1992 to 1999, without referring to the inauguration of the Eixo Atlántico Games in Chaves, in 1997. By this, second edition of the Games more than 900 athletes were taking part. The Games in Chaves had the privilege of being inaugurated by the President of the Portuguese Government, António Guterres, reflecting the firm institutional support the Games enjoyed from their beginnings.

Second stage: Consolidation 1999-2005

The second stage in the development of the Eixo begins with the presidency of Mesquita Machada, the mayor of Braga, continues with Manuel Cabezas, mayor of Ourense, Rui Rio, mayor of Oporto, and ends with the presidency of Sánchez Bugallo, mayor of Santiago. This is the point at which the Eixo, having successfully established the highway connection between Portugal and Galicia, focuses on the rail connection between the two countries. It is a time in which high-speed trains are seen as the only possible solution in terms of a rail connection linking Galician and Portugal. The Portuguese government developed in these years the so-called “lying T” model, which would consist of a vertical Eixo linking Lisbon and Vigo (which could be enlarged with the arrival of the Spanish AVE, which was originally conceived as having an L shape, reaching Vigo along the Miño and then ascending until Ferrol) and a transversal line connecting Oporto and Salamanca, with connections from there to Madrid, Barcelona, and France, depending on the future development of the Spanish high-speed network.

This international connection, which at that time was called the Porto-Vigo connection, was conceived as an AVE/TGV rail link between Braga and Vigo. While there has been no progress on the Spanish side, despite the many promises contained in the Plan Galicia with which the government attempted to compensate for the errors that caused the Prestige oil tanker disaster, the Portuguese government has advanced in accord with the agreement reached between the executive committee of the Eixo Atlántico with Prime Minister Guterres in Braga. This was the beginning of the rail strategy

of the Eixo Atlántico, which has been in the pipeline for more than 15 years, and which seems, finally, to be on the verge of fulfillment.

But the train system cannot be understood without a global vision of the infrastructure of the region. For this reason the professors Pardellas (University of Vigo) and Figueredo (University of Porto) undertook a research project mapping out the infrastructure of Galicia and the North of Portugal, while, for the first time in Europe, relying on the participation of all the city mayors in the cross-border region. It is a document that, defending the interests of all, defends the interest of each. Here, petty localisms seem assigned to the dustbin of history, from which, unfortunately, they were to arise some years later.

Pardellas and Figueredo’s mapping of the infrastructures of the Eixo Atlántico was to move from the offices of the national governments to that of Commissioner Barnier, in the European Commission, to the presidency of the Xunta of Galicia to the CCDRN, becoming a major source document for infrastructural planning for all the governments concerned. But it also became a reference document in terms of governance and regional solidarity for the mayors of the cities of the Eixo Atlántico.

This period is characterized by a strong growth in research on development within the Euroregion, and planning with regard to the efficient disposal of European funds from 2000-2007. This is the context for the elaboration of the second set of strategic studies, which develop a plan of action of fundamental importance for the

city councils: the first strategic agenda of the Eixo Atlántico, subtitled “7 ideas for 7 decisive years.” The study was directed by Luis Domínguez, a professor at the University of Vigo, and counted on the expertise of an extraordinary *think tank*, composed of some of the most respected political figures of the Euroregion: Fernando González Laxe, ex president of the Xunta of Galicia, along with Arlindo Cunha, Luís Braga da Cruz, and Luís Valente de Oliveira, all ex-ministers of various Portuguese governments. The document was debated at the Eixo Atlántico congress of Ourense in 2005, which was attended by more than 500 social, political, academic, and cultural leaders.

During this period there was also an event of great importance: the adhesion of the Eixo Atlántico to the Working Community Galicia-North of Portugal (the CTNPG, in its Portuguese acronym), presided over by Manuel Fraga and Luís Braga da Cruz, a process of adhesion that was the fruit of a long and delicate negotiation given the existing asymmetry between the members of the Working Community. The problems were solved by creating a space within the Working Community adequate to the profile and scale of the Eixo Atlántico. This process generated important synergies in the beginning, but with time it has been unable to resist the progressive deterioration of the Working Community, which ultimately led it to approve, if only provisionally, the removal of the Eixo from its organization, a motion approved by its Executive Commission in Viano de Castelo in 2015.

Another element of great importance in the Euroregion is the conjoint elaboration, as a network, of the Agenda 21 by the local councils of the Eixo in collaboration with the CCDRN and the Xunta of Galicia. This is a long, complicated process, but one which is very innovative, and which changes the understanding of environmental concerns in the associated cities, introducing the concept of sustainability as part of a wide-ranging strategic vision. It is innovative, first of all, because for the first time in Europe, the elaboration and implementation of Agenda 21 is carried out by a network of cross-border partnerships. It is also innovative because it is a move away from the more media based strategies of the ICLEI, and is closer to the model of the Ecological Agency of Barcelona, a model more applicable to urban planning, strategic planning, and the development of key instruments such as plans for sustainable mobility. From this process was born the Agency for Urban Ecology of the Eixo Atlántico, which continues to develop free environmental consultation services for associated city councils.

The constant political changes in both Spain and Portugal in these years means that the Eixo has to constantly defend the idea of a cross-border rail connection. These are years of global change. The 11th of September attacks on the Twin Towers and the Pentagon, and the subsequent wars in Iraq and Afghanistan, fundamental change the world and its

geo-politics. While the introduction of the Euro reinforces the political concept of Europe, the terrorist atrocities in Madrid announce a new wave of indiscriminate attacks on the civil population that will radically alter the internal security norms of Europe, putting at risk the advances in the free movement of people gained through the Schengen agreements.

Another serious difficulty is brewing during these years. While the Eixo Atlántico prepares its cities for a better future, encouraging innovation, culture, sustainability and research, as elements of an integrated and mutually supportive local and urban development, the seeds of a financial crisis, whose origins can be traced to the policies of financial deregulation of the Reagan years, and which had been developing underground for at least 25 years, flower in the form of the most profound global economic crisis to hit the world since the *crash* of 1929. Spain and Portugal are two of the countries most affected by the *crash*, and are obliged to take drastic measures, radically cutting their public spending budgets.

The first victim of war is truth. The first victim of the crisis was the social policy of the city councils. With little time to respond to this situation, the Eixo Atlántico has to reorientate its strategy, adapt itself to what was effectively a war economy, and try to find a way out of the

crisis, both at the level of cities and at the level of the Euroregion. It needed to create firewalls, mechanisms by which the cities could prevent the recurrence of the situation in which they have been placed. The magic formula was cooperation and network building, and the mantra: together we are stronger.

The positive aspect of this situation is that the crisis allowed us to see the structural solidity of the Eixo, which, in the midst of the storm that destroyed the majority of existing strategic plans, not only survived, but adapted to the new situation, growing in members. It did all this without having to renounce the fundamental elements that make up its institutional DNA: social, cultural, sporting, and research policies carried out at a regional level.

Third phase: The Eixo Plays in the Champions: 2005-2017

Perhaps the footballing analogy best defines this phase. The Eixo Atlántico survived the crisis, but the crisis allowed for a period of reflection, a chance to learn from errors committed and to reinvent itself in the context of a Europe very different to the one in which it was founded. To explain this situation we might turn to the graffiti that the great Uruguayan poet Mário Benedetti reported having encountered in Bogota: "Now that we know the answers the questions have changed."

The first tactical strategy of the Eixo was to encourage enlargement. Many cities have developed since the crisis and have become members of the urban network. The fiercer the storm the more boats seek safe haven. So, the emerging cities of the Eixo look to the organization for protection in the context of generalized economic crisis. The enlargement of the Eixo means that there are now 38 associate cities, a duplication of members in the last 15 years. The project is becoming more solid and viable.

But after the crisis it is also necessary to take on different conceptual perspectives. Now we can no longer talk about infrastructures; it is more accurate to speak of transport, and in the Eixo Atlántico, maritime policy. In the same way, we cannot now discuss tourism without speaking about sustainability, and cultural and environmental conservation, nor can

we discuss progress without employment, nor employment without competitiveness, nor competitiveness and growth without research and development and innovation.

These are the parameters of discussion post-crisis, and it was within these parameters that the Eixo Atlántico began to build progress as soon as the depth and consequences of the crisis were understood. It is possible to escape from the crisis, but only if you are the strongest. The urban network of the Eixo Atlántico had the conditions and the will to be the strongest.

In the context of the strengthening of the Eixo through enlargement the organization undertook a triple strategy:

On the one hand an interior strengthening based on some concrete ideas:

1. Rail connections both of passengers and stock; (the third Iberian Eixo of the European Plan of Rail Transport, Aveiro – Vilar Formoso – Salamanca – French Border, which was not initially part of government plans, was included at the last minute by the Portuguese minister Álvaro Santos, the day after a meeting which took place in the office of the counsellor Agustin Hernandez. Participating in the meeting were the aforementioned Álvaro Santos, representatives of the Xunta of Galicia and the Eixo Atlántico, Mário

Lopes, the president of ADERERSIT, the Portuguese Association for the Development of Integrated Transport Systems, and Manuel Aroso, who was also a leading figure in ADERERSIT.

2. The development of the Portuguese Camino de Santiago, a poor relation of the better known Camino Francés, to which it should be on a par with by 2021, the next "Holy Year"

3. The encouragement of the basic building blocks of our collective DNA, the basis of cooperation and economic development: culture, sport, education, and training continue to take up 50% of the Eixo funds.

4. The improvement of the conditions of life of border communities with the development of common health resources, or the coordination of existing ones in order to avoid their closure due to a lack of resources and a decrease in population. The establishment of an interurban cross-border transport system, and the creation of conjoint security structures. In order to develop these policies the experimental Eurocity Chaves-Verín was created, which became an exemplar of cross-border cooperation throughout Europe, winning the REGIO AWARDS prize in 2015.

It is also in this context that the Eixo Atlántico promoted a campaign at European level, in collaboration with the Spanish and Portuguese European consumer protection agencies, OCU and DECO, which would involve more than ten countries in its first phase, and which collected 117,000 signatures in support of European Parliament and European Commission's efforts to remove mobile *roaming* charges, a position that the European Council, more concerned with the profits of the mobile operators than with the welfare of citizens, opposed. The campaign ended with the passing of an agreement that put a date to the end of *roaming* charges within Europe, June 2017, in this way achieving a historic victory of Europe-wide importance.

In order to achieve all these aims, the second aspect of the wider strategy was vital: the creation and organization of European networks. This project began with the essential organization of the Spanish-Portuguese border, along which there existed many entities, but all working in a completely disorganized manner. In 2009 the Eixo Atlántico convened in Guimarães the first conference of the Iberian border, which attracted more than 200 people involved in the organizations of the frontier territories, many of which were not even aware of the other's existence. The event was presided over conjointly by a Portuguese minister, Nunes Correia, and a Spanish minister, Elena Salgado. Both ministers were interviewed live on the first simultaneous broadcast from radio stations (Vigo's Cadena Ser and Braga's Radio Clube de Minho) on either side of the border, a first for Spain and Portugal, and probably for Europe.

The fruit of this conference was RIET, an Iberian network of cross-border entities,

which 8 years later continues to represent the interests of the border communities in the tripartite division of its sectors: city networks, universities, and business organizations.

Once RIET was formed, it was possible to advance in the creation of European structures that allowed for the cooperative networks to speak with one voice in Brussels and defend the interests of the cities and the citizens who live in the border territories. Transport, regional policy, and above all, the domestic market, were the primary areas for debate in Brussels. In 2010, in Santiago de Compostela, the Conference of European Cross-Border and Interregional City Networks was formed. Its first president, the mayor of Santiago de Compostela and president of the Eixo Atlántico, Xose Antonio Sanchez Bugallo, began an intense round of contacts in Brussels in order to position the *lobby* at the forefront of discussions on the new communitarian funds, an aim that achieved its goals given that the funds for cooperation were some of the few that were not cut from the communitarian budget. Some years later, with the presidencies of José Maria Costa, mayor of Viana do Castelo, and Carlos Negreira, mayor of A Coruña, the European *lobby* experiences a new impulse that is made manifest in the convening of the first European congress on borders that took place in A Coruña in 2012, and which was inaugurated by the then President of the European Commission, Durão Barroso. The presidency of the Conference of the Eixo Atlántico Cities, first held by Sánchez Bugallo, then by Carlos Negreira, and more recently by José Maria Costa, or the presidency of the Portuguese delegation of the Committee of the Regions, which Costa also holds, have marked a decade of leadership by Eixo Atlántico representatives in Europe, a phenomenon that had not previously

occurred and that has allowed for a privileged line of communication with European institutions, but also reflects the strategic successes of the Eixo Atlántico.

The third aspect of the strategy of the Eixo Atlántico is the fomenting of shared media resources and platforms. In 2006 the Eixo Atlántico promoted, with the collaboration of the Caixanova Foundation, the production of a documentary on the Euroregion, which was directed by Manuel Campo Vidal, the President of the Spanish Television Academy. The series constitutes not only a historical document of great importance, but also an authentic visual encyclopaedia of the Euroregion. Both RTP and TVG, the Portuguese and Galician national television stations, broadcast the documentary series, and it has been shown at both national and international stations, inspiring particular interest in South America.

But it is above all a strange anomaly that leads to reflection on this necessity. In 2009, the second government of José Sócrates, immersed in a crisis that was, as in Spain with the Zapatero government, unavowed, was obliged to place tolls on the so-called SCUT highways (highways that until then had been free for drivers). The system of payment designed by the then Secretary for Public Works, Paulo Campos, was so complex and badly thought out that it provoked the flight of Spanish tourists, not because they now had to pay tolls, but because the new system made it impossible for them to do so. The impact on the North of Portugal, the first territory in which the new measures were levied, was brutal: a fall of 40% in the services sector in the first year of the imposition of the tolls. The Eixo Atlántico, spurred on by the mayor of Viana do Castelo, who headed the opposition to the scheme,

led the charge of organizations in the opposition movement, which included business organizations, the Xunta of Galicia, and even the CCDRN, within the limits imposed by its dependence on the government that had dreamed up the plan. Two years later the Portuguese government accepted the proposal of the Eixo Atlántico to apply the European directive on the interoperability of toll systems, which no European country had applied in the decade since the drawing up of the directive. This was verified at the Cumbre Ibérica, the annual bilateral meeting between Spain and Portuguese heads of state, resolving the problems in 90% of the relevant highways and making the North of Portugal and Galicia the first European territories to implant the aforementioned interoperability.

This battle would never have been won without the close involvement of the communication media. If a country cannot develop without free media, so a Euroregion cannot develop unless there are mechanisms that grant free access to information, beyond boundaries. In light of this, a communication strategy, designed to normalize information throughout the Euroregion, was developed, working on what had already been achieved in the creation of links between Vigo and Porto. So began a process of training and informing journalists within the region, a process that involved the collaboration of the European Commission and the European Parliament. At the same time,

the first cross-border radio and television programs, starting with the collaboration of Localia Vigo/Radio Vigo and Minho TV, as a result of the experiment at the Guimaraes conference to which we referred to earlier. Later, Radio Galega and Antena Minho would both get involved, at Expocidades, a tourist fair allied to the Eixo Atlántico, from which a live studio magazine show was broadcast for 3 hours.

The tourist guides of the Euroregion, edited by the Eixo Atlántico, are part of a campaign to publicize the region that has involved the distribution of 45,000 of the guides on one day, an event that was made possible with the collaboration of media companies such as La Capital, El Progreso, La Región, Correio do Minho, Radio Vigo, and Galicia Confidencial.

These processes led to the presentation, in 2016, of a proposal for Cooperation Funds between the Eixo Atlántico and 14 media companies in order to create conjoint journalistic products.

And so we come to the 25th anniversary of the Eixo Atlántico, with a ceremony that represents a watershed in the development of the organization, but also in the whole concept of cooperation: 2015, 25 years since the beginning of cooperation in Europe with the founding of the first Interreg program, the heads of state of the two countries, King Filipe

II and President Cavaco Silva, preside together over the General Assembly of the Eixo Atlántico, in A Coruña, and hand over the Gold Medals of the organization, which in this case recognize the work of the state servants who helped make possible cooperation throughout these years: Carlos Beltrán in Spain, José Soeiro in Portugal, and José Palma at the European Commission.

For the first time in the history of European borders, two heads of state of two different countries preside together over a cooperation ceremony.

It is in this framework that we can understand the immediate future of the Eixo Atlántico, which aims to develop, in collaboration with its members and the wider society of the Euroregion, a new strategic document with policies to help strengthen local development, ensure democratic process through transparent governance, and build up civil society and its institutions, the local councils, in order to prevent the reoccurrence of situations such as that which we have undergone in the last six years.

Milestones of the last 25 years

Critical mass and the change in perception and attitude

Beyond the flowery speech with which we usually adorn exciting projects, cooperation has to do with, above all else, critical mass. That is to say, together we are stronger. An urban area of 7 million inhabitants that forms a unique structure and identity without subsuming the many local identities that make it up, constitutes the third urban area of the Iberian Peninsula, and is one of the ten

principle areas of its kind in Europe. This is a critical mass that constructs and consolidates itself so as to achieve shared socioeconomic development.

But cooperation also means creating attitudes and mentalities that overcome old taboos and misunderstandings inherited from two dictatorships that were defined by mutual distrust, despite

the unlamented “Iberian Pact.” 25 years later into the development of the new Europe, nobody uses the terms Gallego or Portuguese in a pejorative sense. It might seem an minor detail, but this change in attitudes is perhaps one of the great achievements of the Eixo Atlántico, without which none of its other achievements would have been possible.

The generation of virtural institutions: The Agency of Urban Ecology, Secretariats, etc.

To generate a critical mass it is necessary to generate a permanent and normalized dynamic process. This requires shared structures that become, in some cases, common institutions, although the involvement within them of two states with very different administrative and territorial attributes can cause many obstacles for such a strategy. For this reason, the Eixo Atlántico chose to create shared structures with an attitude of absolute respect and a spirit of collaboration – not always understood – with the institutions of both states.

It was in this context that we can understand the Agency for Urban Ecology of the Eixo Atlántico, the second agency

of its type in Europe, which is designed as a shared support service for local governments in the areas of sustainability and urban planning.

Also created at this time were various developmental secretariats linked to key sporting, cultural, educational, and tourist events, which functioned as shared departments, staffed by functionaries from the associated local councils.

Of all of these structures, the most of important is, without doubt, the Eurocity Chaves-Verín, born of the will and enthusiasm of two mayors, João Baptista and Juan Jiménez, and of the work of two municipal leaders – Carmen Pardo

and Ana Ladeiras – who off their own bat took on the creation of a system of shared municipal services. The Eixo Atlántico has generated the concept of “Second Generation” cooperation, a concept devised by Luís Braga da Cru and which was publicly launched in the second congress of the Strategic Studies of the Eixo Atlántico, which was celebrated in Ourense in 2005.

This was the ideal setting for the development of the Eurocity, which became an exemplar of second generation cooperation, and which was to be awarded the Regio Star prize by the European Commission in 2015.

Defence of the interests of the Euroregion

In its role as a *lobby* organization, the Eixo Atlántico has become the voice of the Euroregion, and is exemplary in its defence of communal interests. This has been

clearly visible in the conflicts over the tolls in Portugal, the attempt to eradicate the rail connection between Porto and Vigo, the rail supplies networks, infrastructure,

public investment and European policy, and access to European funds.

Networks

In 2009, the Eixo Atlántico convened the first conference of the Spanish-Portuguese border, which was celebrated in Guimarães. For the first time the existing organizations and the entities that were attempting to become part of the association, meet face to face, get to know each other, and exchange ideas. In this same year the Iberian Network of Cross-border Entities was created, a network made up of local council associations, Eurocities, university networks, and business entities from all along the Spanish-Portuguese border.

In a European context, the Eixo Atlántico encouraged the creation of EUROMOT, and later, CECICN, networks of cross-border collaborating entities. But at a European level there are still important obstacles to be overcome, especially those derived from very distinct administrative and cultural models. None of the projects takes off, despite the fact that the CECICN celebrated the first European congress on borders in A Coruña in 2012, and edited a publication based on the contributions of the participants, who came from many different border regions throughout Europe.

Today, work is being carried out on planning for a conference of the Cities of the Eixo Atlántico, the Iberian Network, and the Cities of the Mediterranean, in order to develop shared projects and defend the interests of the border areas of the South of Europe at the European Commission.

Highway

The culmination of the Porto-Vigo highway was not only the first achievement of the Eixo Atlántico, but also the first large milestone in the development of the Euroregion and its first shared major public work. Galicia had finished the highway as far as Tui, and was in the process of finishing the tolled portion of the road as far as Porriño. To get here from the North of Galicia it was

necessary to cross Vigo. On the other side, the Portuguese highway terminated in Parede de Coura, some 20 kilometers from the frontier, but in the middle of a mountain, which meant that it was of little operative use. In a timed move, Fernando Comes used the upcoming European Football Championships, which Portugal hosted that year, as a motive to achieve the final push to finish the highway. At

the same time, Manolo Perez, the mayor of Vigo, got the approval for the exterior bypass around Vigo, the Rande-Puxeiros. In 1998, the presidents Guterres and Aznar inaugurated the connecting roads in Valença. The Vigo bypass, which allows for highway driving from Ferrol to Lisbon, would have to wait until 2005. But it was already possible, in 1998, to drive by highway from Vigo to Porto.

Train

There are two clearly differentiated moments in the rail project: a first, in which a high-speed line would link Braga with the border, the environmental impact of which was studied in Portugal. In Spain, no rail links developed from Vigo towards Portugal, although the different governments do make some progress in the Galician Eixo Atlántico, linking A Coruña with Vigo, and linking both of these with Madrid through Santiago and Ourense in a high speed railway. This line is still incomplete after 25 years, although the Galician sections to Ourense have, happily, become functional, granting the northern half of the Euroregion a rapid, modern, and comfortable train service.

The sensitivity shown by the then Portuguese Secretary of State, Ana Paula Vitorino, was not, sadly, reciprocated by the Spanish minister Magdalena Álvarez, who showed no interest in the connection with Portugal, paralyzing all advances for four years. Conversely, by the time the Spanish government changed, and a Galician minister, Ana Pastor, showed an interest in the matter, the Portuguese government had grown cold on the idea. In this context, with both countries immersed in the crisis, and with the Troika determining the policies of the Spanish and Portuguese governments as

conditions of a bailout that they manage to avoid, two circumstances lead to a change of policy within the Eixo Atlántico: on the one hand there is a halt called to the high speed rail lines in Portugal, due to their high cost and to the doubtful sustainability of high speed railways with stops every 100 kilometers. On the other hand, there is the cancellation of the obsolete train that had covered the 150 kilometers between Porto and Vigo in 210 minutes. These circumstances led to new, honest and realistic proposals by the Eixo Atlántico, which have not, unfortunately, been taken on board by the national governments. According to these new plans, proposals for TGV/AVE link between Braga and Vigo would be held back, if both governments commit to the repair and modernization of the Miño line between Nine and Vigo, allowing for a journey in a modern train in a time of no more than 90 minutes. The Spanish government, for its part, would have to complete the subterranean tunnel that crosses Vigo, in order to construct the so-called south exit of Vigo, allowing for a direct rail connection between Coruña and Lisbon, without the necessity of changing train. With the future modernization of the principal rail link between Lisbon and Porto, and the coming into service of the updated Coruña-Vigo line, the travel-time between Coruña and Lisbon could be

reduced to 4 and a half hours, and this including intermediate stops. The Eixo Atlántico convened the mayors of all the cities and towns of this route, business owners, the Xunta of Galicia, and the CCDRN. All of these actors came to a congress held in Viana de Castelo in 2011, a meeting that constitutes a defining moment in the defense of a modern and efficient train that would communicate the two parts of the Euroregion along the coast, the first step in a modernization process that includes the modernization of the interior rail networks linking Lugo and Ourense in Galicia, and the interior coast and Alentejense areas of Portugal. As a result of this process, the Portuguese government approved budgetary measures for the modernization of the train between Nine and the border, and opened competition for tender in the second trimester of 2016, with the process expected to be completed by 2018, coinciding with the arrival of the Ave linking Galicia and Madrid. In 2018 all that would remain would be for the Spanish government to fulfill its part of the project, by constructing the southern exit from Vigo, so that a train such as the Alfa Pendular, or its Spanish equivalent, the ALVIA, could link Coruña and Lisbon in 4 and a half hours

Tolls

One of the most absurd battles that the Eixo Atlántico had to fight, and perhaps the one with most media repercussion, was that which involved the so-called SCUTs. As part of the EU rescue of the Portuguese economy, the Portuguese government imposed a series of unpopular, and in some cases fought over, measures. The most controversial of these was probably the implantation of toll booths in heretofore free highways, the SCUTs. On the Portuguese side, the imposition of tolls changed the socioeconomic conditions of many of the citizens who lived in a radius of 70km around Porto and travelled daily to Porto without paying a charge. But in terms of the Euroregion, the problem was even more serious, given the impossibility for Spanish drivers of paying at the toll booths, due to the absurdly convoluted payment scheme dreamt up by the Secretary of State for Transport. Spanish tourists, and especially Galician tourists, stayed away from Portugal for fear of fines or sanctions due to non-payment of tolls. Tourism

fell 40% in the area around Viana do Castelo, the ground zero of the problem, in the first year of the implantation of the system. Many establishments linked to the services sectors saw themselves driven to closure because of an absurd decision, in the midst of a more general crisis that was already a heavy burden.

The Eixo Atlántico, inspired by the mayor of Viana do Castelo, once again gathered all the affected parties, including the social and business platforms that had formed to protest against the implantation of the tolls in Portugal. The position of the Eixo Atlántico was to at least make possible the payment of the tolls, without entering into the question of whether they should be there in the first place, as this was an internal question for each country. Obviously implied here was support for the mayors, but always respecting their lead in the matter and only intervening at their request.

The culmination of all this was the meeting held in Viana do Castelo with the Secretary of State of Transport for Portugal, attended by business leaders, the Advisor on Environment, Territory, and Infrastructures of the Xunta of Galicia, and representatives of the CCDRN. More than thirty media outlets of the two countries covered the resulting press conference, which gives an idea of the interest the conflict had provoked.

Even so, there were still nearly two years to go before the Cumbre Ibérica would adopt the measure that the Eixo Atlántico had proposed and which would solve the problem, except for non-Spanish tourists and returning emigrants travelling in their own cars: the implantation of the European directive that ordered the interoperability of the two toll systems. In this way, the Euroregion was to become the first European zone in which the directive was applied, a decade after its issue.

Roaming

If mobile *roaming* charges are completely unjustified tariffs in a broadly European context, they are especially so for the populations of the borders of Spain and Portugal. A Madrid businessperson can speak to a colleague in Barcelona without charge, whereas a businessperson from the border area has to pay international charges for a call to a colleague who lives 20kms away, but on the other side of the border. The problem is even more serious if one crosses the border, in which case you have to pay *roaming* charges for making and receiving calls because you are now in a different country. The

Eixo Atlántico brought this problem to Brussels, emphasizing to the Commission the latter aspect of the situation.

When the European Commission launched the initiative to do away with *roaming* charges it met with the opposition of the European Council, which fiercely defended the interests of the operators, as opposed to defending the interests of citizens. Spain and Portugal, with their conservative governments, allied with French Socialist and Greek Radical Leftists in their opposition to the charges. It was at this critical moment when the

Eixo Atlántico, through RIET, launched a Europe wide campaign collecting signatures on the internet *Change.org* platform, supporting the proposals of the Commission and Parliament, a month before the meeting of the three bodies, the Commission, the Parliament, and the Council, at which a decision was to be taken. In coordination with the European consumer associations, 117,000 signatures were collected in one month. The proposals were finally approved in July, 2015, and *roaming* is set to disappear in July 2017.

The Camino de Santiago

Another of the Eixo Atlántico's major initiatives is the promotion of the Portuguese section of the Camino de Santiago. The Camino, in its many routes, runs throughout the entire Euroregion, with many of these in the North of Portugal. The Camino in this area had suffered from the neglect of various governments, only surviving due to the care of local associations such as the Friends of the Portuguese Camino. The cities of the Eixo Atlántico became aware of the necessity of improving and

promoting the Portuguese Camino, and so, the Eixo Atlántico, in 2014, began to get involved with revitalizing the ancient walkway, preparing a study of the different routes within the North of Portugal, in collaboration with the Xunta of Galicia, as well as a commissioning a report on the situation, with a costed bucket list, which was to provide the Portuguese government with the wherewithal to improve the routes, which are becoming increasingly popular, looking ahead to the Holy Year of 2021.

At the same time, a proposal was formulated to grant the Portuguese Camino the status of a UNESCO world heritage site, a title that has already been given to the French and North Caminos.

The last milestone in the latter campaign has been the acceptance by the President of the Republic to take on the promotion of the Portuguese Camino in 2016.

Strategic Planning Studies

It is difficult to propose development models without the support of rigorously collected and analyzed data. In the last 25 years, the Eixo Atlántico has developed more than 100 studies and strategic reports applicable to all areas of the Euroregion: the disposition of the territory, transport, creative industries, sports, education, tourism, strategic planning; in this way becoming one of the European entities with most expertise in these areas. One of the great investments of the Eixo Atlántico has been in knowledge,

and the territory has even come to be known as a "Euroregion of knowledge," in the words of the professor from the University of Vigo, Luis Domínguez. But also, one of the major contributions of the Eixo has been its capacity to attract the participation of a wide range of top quality experts in its various research activities. University professors and researchers, consultants, specialists in various areas, ex-members of the Portuguese and Galician governments, and ex-members of the European Commission constitute

the extraordinary knowledge base upon which the Eixo Atlántico have been able to draw in contemplating its strategic decisions.

In this knowledge based context, the Eixo Atlántico is developing towards a future based on a high level of innovation: the first cross-border urban agenda in Europe, which will exist within the framework of the European urban agenda.

Games

After the pilot experience of 1995, with parallel sporting activities in various cities, the Eixo Atlántico Games adopted their current model in 1997 in Ferrol, with all the activities focused in one location. Probably the most renowned and attractive of the programs fomented by the Eixo Atlántico, the Games will have their XII edition in Monforte de Lemos, Lugo, and Sarria in 2017.

Since 1997 the Games have been organized conjointly by the political and technical authorities of the cities of Chaves; Ourense; Bragança, where sports for disabled athletes were first included;

Santiago de Compostela, which saw the inclusion of a Fair Play award, Vila Nova de Gaia; A Coruña; Matosinhos, where the Fair Play award was renamed in order to honour the memory of Nelson Cardoso, a figure deeply involved in the development of the tournament; Guimarães and the Atlantic Front (Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia). From its beginnings, with 900 participants, interest in the Games has risen incrementally, with the XIth edition attracting 1800 participants.

In the last 22 years the Games have established themselves as the most important sporting event of the

Euroregion, and have encouraged fair play, respect for the adversary, and above all the mixing and sharing of experiences of Galician and Portuguese young people. The Games have benefitted from the patronage of renowned athletes such as Rosa Mota, the Olympic marathon champion in the Seoul Olympics, or Chano Rodríguez, the Spanish swimmer with 8 gold medals from his participation in various Paralympic Games. Prime Ministers, Presidents of Galicia, and Secretaries of State and Sports have traditionally figured in the inauguration of the Games.

Biennial

In its 20 years of existence, the Painting Biennial has become an example of cultural fusion and encouragement of creative endeavor. Many of today's most successful artists first came to prominence at the Biennial.

At the Painting Biennial, artists can get to know each other in an atmosphere of debate and creative exchange. And perhaps most importantly, the Biennial, in its itinerary through the cities of the Eixo Atlántico, has allowed for the recognition of artist's work among both experts and

the public in general, encouraging a general appreciation of art, but also the economic exchange that is vital for the development of the artists' careers.

Musical Exhibition

Born as a proposal by the then mayor of Vilagarcía de Arousa, Javier Gago, who was for his part following on from an initiative of the Parents Association of the conservatory of the town, the Music Exhibition began as part of an investment in musical education, recognizing the immense talent collected in the

conservatories and musical schools of the Euroregion, while at the same time paying homage in each edition to the composers of the region, defending in this way the importance of musical creativity. In collaboration with the Casa de Música of Porto and the Xunta of Galicia, which through Radio Galega recorded

the performances of the final phase of the exhibition, which are then freely distributed on CD, the Musical Exhibition of the Eixo Atlántico has become, in the five editions that have so far taken place, a key reference for musical creativity and education.

Capital of Culture

The ever increasing acceptance and demand for cultural programs, and the Eixo's focus on making the Euroregion a centre of creative endeavor, lead to the creation of the Capital of Culture of the Eixo Atlántico. Following the example of the European Capital of Culture scheme, this program aims to highlight the autonomous cultural production of

the Euroregion, and make this production available to citizens. From traditional folk practices to the most recent urban creations, all cultural manifestations can find a place within this program, which lasts for three months at a time in cities that are chosen according to the votes cast by members of the cultural representatives of local governments. The

Capital of Culture has not just managed to promote a generalized cultural awareness, but for the first time, as has occurred with the Biennial, has allowed for artists and artisans to get to know each other's work, and engage in the interchange of knowledge, creativity, and cultural debate.

Tourism: Guides and Expocities

Tourism is not just one of the major industries of the Euroregion, and therefore a motor of economic growth and a provider of employment, but also one of the main instruments of knowledge and eliminator of invisible borders. Therefore, from the first moment the Eixo Atlántico took tourism to be one of its priorities. The scheme is very simple: seven million citizens, with 52 annual weekends, means a very important niche market for near-home tourism. And so Expocities was born, a fair of near-home tourism, the pilot edition of which was held in the first Capital of Culture, Vila Nova de Gaia as an initiative of the then municipal

leader or vereador, Mário Dorminsky. The initiative had such success that it separated from the Capital of Culture and took on its own existence. Posterior editions, such as that held in Pontevedra, incorporated important elements that added to the success of the fair: meetings with *bloggers*, tourist booking tables, and wine tastings are just some of the activities that are now part of the fair, which takes place every two years.

Alongside this, every two years the Eixo Atlántico brings out a guide to themed trips through the Eixo Atlántico, taking

into account the history, ethnography, and gastronomy of the region, and have, as of today, produced five versions of these guides. 80,000 of these have been distributed in paper, and a far superior number online.

In 2016, some 40,000 copies of the guide were distributed in collaboration with 6 media companies, through papers, radio, and TV, in an experiment, that aims, in the near future, to lead to the creation of shared media products.

Town Squares of the Eixo Atlántico

The most important demonstration of the involvement of the Eixo Atlántico in the life of our cities is demonstrated in the way that the organization's has become part of the onomastic fabric of its cities. Four of the Euroregion's cities now have spaces called after the Eixo Atlántico: Bragança was the first, more than a decade ago, in its naming of the park situated in the heart of the new city as the Eixo Atlántico. Vila Nova de Gaia followed, calling the

square in the middle of the Avenida de la Republica, just some 50 metres from the local government buildings by the name of the organization. Ourense named the principal path or paseo in its botanic garden, the principal park of the city, after the Eixo Atlántico, and finally, for now, Viana do Castelo has named the square that links the principal street of the city with the seafront in the same way. In this case, the square also holds a sculpture of

the artist Xosé Luis Otero, who, aptly, was born in the area of Galicia's *Limia* river, a river that flows from Galician into the sea at Viana do Castelo. The sculpture shares the space with the work of two of Portugal's most important Eixo architects, both of whom have been awarded the prestigious Pritzker prize: Alvaro Siza (winner in 1998) and Soto de Moura (winner in 1998) and Soto de Moura (winner in 2011).

Meetings and missed encounters

In collaboration with the Portuguese Financial Institute for Regional Development, and with the initiative of its president, José Soeiro, in 2006 probably the most important reference book on the topic of Spanish and Portuguese

cross-border relations was published: *Encuentros y Desencuentros* (meetings and missed encounters). This book reviewed the historic relationship between Spain and Portugal through a single interpretative lens: the treaties between

both countries. This book, out of print for many years, can only be consulted in some libraries, and in the reference library of the Eixo Atlántico itself.



Saluda

Hai quen di que cumprir anos non é bo. Do que estamos seguros é de que non facelo é moito peor. A vida das organizacións non segue a escala temporal das persoas. Se os avances da medicina e das condicións de vida no primeiro mundo, sitúan a esperanza media de vida ao ó redor dos 83 anos, a crise económica e unha insuficiente cultura cooperativa, así coma un déficit de gobernanza nas relacións entre os cidadáns e o poder político, que se canaliza xeralmente a través deste tipo de organizacións, sitúan a vida media das mesmas por debaixo dos 25 anos.

Por iso é unha satisfacción moi especial conmemorar os 25 anos de vida do Eixo Atlántico, unha entidade que segue sendo á a máis antiga de Europa no seu ámbito da cooperación transfronteiriza.

Con algunha frecuencia, no pasado, a xente preguntaba: pero, para que serve o Eixo Atlántico?. A cultura administrativa ibérica só introduciu a planificación estratéxica nos últimos 50 anos, o que na esca-

la áa que nos referimos, é moi pouco tempo. A vida das cidades, especialmente co *tsunami* que supuxo a crise, apenas deixa tempo para pensar no seu desenvolvemento nun horizonte temporal adecuado; construír a cidade entre todos, de maneira participativa e creativa é algo que aos ós poucos estamos a conseguir con experiencias moi positivas, por exemplo os orzamentos participativos, os consellos sectoriais de participación cidadá, e así ata un etcétera progresivamente amplo.

Pero este proceso de construción individual, precisa dun nivel superior de cooperación, que permita pensar e planificar en conxunto. Pero si ademais somos un conxunto continuo e compacto de cidades nun territorio, constituímos un Sistema Urbano. E ao ó pertencer a dúas rexións que cada vez máis facemos vida en conxunto, adquirimos na tranfronteridade un valor engadido que se traduce en máis masa crítica, e por tanto máis servizos e máis oportunidades de captar investimentos. Isto denomínase Arquitectura Estratéxica.

E isto é, por tanto, o que é e o que ven facendo o Eixo Atlántico nestes 25 anos. Un instrumento de arquitectura estratéxica que estrutura o Sistema Urbano da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal, á que cada vez con máis frecuencia se denomínase Eurorrexión do Eixo Atlántico.

25 anos desenvolvendo unha estratexia dobre, de *lobby* na consecución dos investimentos precisos para o desenvolvemento e de axencia de desenvolvemento eurorrexional en canto xere actividade económica e masa crítica dende as competencias do ámbito municipal.

Por iso, cremos sinceramente que temos motivos suficientes para nos sentir lexitimamente orgullosos destes 25 anos, de ter chegado ata aquí e de facelo dunha maneira honesta, solidaria e moi satisfactoria. E por suposto, desexamos -e por iso traballaremos- que teñamos ocasión de celebrar os vindeiros 25.

Primeira parte

Corrían os primeiros anos dos 90 e en Europa había líderes. E entre eles, un érao de Europa: Jaques Delors, Felipe González, François Mitterrand, Helmut Kohl, Mário Soares, e así ata un longo e dificilmente repetible elenco. Todos eles europeístas convencidos. Nin sequera a menos europeísta de todos, Margaret Thatcher, á que ninguén lle podía negar as súas dotes de liderado, se lle ocorreu xogar cun referendun sobre a saída do Reino Unido da Unión. O dito... eran outros tempos. E neste contexto Delors, o máis convencido europeísta de todos daquela Presidente da Comisión Europea, lanza unha batería de medidas estratéxicas para construír unha Europa sólida e solidaria que creza en base ós dereitos sociais, ó respecto ó medio ambiente e á aposta pola innovación. Son os tempos do famoso mantra, “crecemento, competitividade e emprego”. E tamén do documento “Europa 2000” que recollía unha proposta para unha nova ordenación do territorio europeo no que aparecían por vez primeira figuras como as Eurorrexións.

Por unha coincidencia afortunada, Fernando Gomes, máis tarde *alcalde* do Porto, é naquel momento euro-deputado e traba amizade co polo aquel entón Director Xeral da DG XVI, hoxe chamada Regio, encargada da política rexional europea. Daquela amizade e das longas horas de conversas en Bruxelas, xorde unha idea que, de maneira rápida, se difunde entre os alcaldes do Norte de Portugal e de Galicia. Seducidos pola idea uns, e expectantes diante de algo novo e descoñecido, un tren ó que querían subirse por si acaso, outros, pouco a pouco vai tomando corpo a idea de crear unha asociación transfronteiriza de cidades entre Galicia e o Norte de Portugal, que co

tempo se acabe configurando como o sistema urbano da Eurorrexión nacente.

E así, o 28 de setembro de 1992, asínase en Viana do Castelo o tratado constitutivo, co apadriñamento de Mário Soares, Presidente da República de Portugal, no marco dunha Presidencia aberta na citada cidade portuguesa.

Se ben os antecedentes máis antigos os podemos atopar na Idade Media ou na Liga de Cidades Hanseáticas, hoxe reproducidas a maior escala na Unión de Cidades Bálticas, naquel momento outras vacilantes experiencias semellantes – que co tempo desapareceron – compartiron nacemento co Eixo Atlántico. A principal, pola súa similitude, foi o G7, integrado por cidades dun e doutro lado dos Pireneos Orientais, que tentaron compartir servizos. Experiencia que apenas pasou da súa fase fundacional.

As orixes, con todo, non foron fáciles: a pesares do alto patrocinio do Presidente da República, o Goberno de Lisboa, marcadamente centralista, non acababa de entender o proxecto que supuña o Eixo Atlántico, nun momento no que o debate do rexionalismo en Portugal se encamiñaba a unha vía morta. Tampouco o goberno español de Felipe González pasou da fase de xestos. Neste contexto dúas figuras – ademais de Mário Soares – foron determinantes para o bo desenvolvemento do proxecto: Luís Braga da Cruz, por entón Presidente da CCDR-N, e Manuel Fraga Iribarne, Presidente da Xunta de Galicia, que viron con claridade e xenerosidade un proxecto no que crían firmemente.

Case en paralelo, con apenas uns meses de antelación, constituírase a Comunidade de Traballo Galicia – Norte de Portugal (CTGNP), no que debería ter sido o embrión da Eurorrexión. Ó mesmo tempo, outra figura relevante da política portuguesa, e con moita vinculación con Galicia, ocupaba postos relevantes na Conferencia de Rexións Marítimas e Periféricas de Europa (CRPM): Luís Valente de Oliveira. Fraga Iribarne era tamén, naquel momento, Presidente da Comisión do Eixo o Atlántico, dependente da CRPM. Esta posición de *lobby* europeo, permitiu asentar en Bruxelas un proxecto que, de seguido, contou coas dúas patas básicas: rexións e municipios

Outro problema foi a maneira na que o Eixo Atlántico naceu en Galicia, impulsado polo daquela alcalde de Vigo, Carlos Príncipe, inmerso en polémicas de diversos tipos, algunhas delas contextualizadas na inminente campaña electoral para as eleccións locais. Así, en outubro de 1995, cando os candidatos do Partido Popular gañan a maioría das alcaldías galegas que integran o Eixo, a súa primeira reacción é abandonalo ó entender que é un instrumento do partido socialista para contraprogramar á CTGNP impulsada por Fraga Iribarne. O novo alcalde de Vigo, Manuel Pérez, que accede á presidencia alternante, mete ó Eixo Atlántico na súa primeira crise ó anunciar que pensa abandonar a entidade. De maneira paradoxal foi o único presidente reelixido nos 25 anos de historia do Eixo e o que pasou á historia como o gran impulsor do proxecto xunto con Fernando Gomes.

Unha vez máis, é Fraga Iribarne o que frea a crise ó aconsellar ós alcaldes do seu partido que, non só non abandonen a organización, senón que se impliquen en construír o proxecto da Eurorrexión de maneira conxunta coa CTGNP, á que o Eixo Atlántico se vai incorporar uns anos máis tarde.

No primeiro mandato de Manuel Pérez, con Fernando Gomes de Vicepresidente (ou co-presidente, como a Pérez lle gustaba dicir para recoñecer o papel de Fernando Gomes na construción do proxecto e o seu liderado na rexión Norte de Portugal) deséñanse as liñas que van configurar o Eixo Atlántico no futuro: achegar o Eixo ós cidadáns mediante programas culturais e deportivos, con especial vocación cara os segmentos máis novos, abrir o debate á sociedade, e convertelo de maneira progresiva nun *think tank* de coñecemento con base nas cuestións ligadas ó desenvolvemento local e rexional e á cooperación transfronteiriza. E por suposto, orientado a construír un *lobby* en Europa que permita incidir na configuración das políticas de cooperación, nun momento no que Jacques Delors está a liderar un proxecto de construción europea participativo e ilusionante.

Así, nacen os Xogos do Eixo Atlántico, que na súa derradeira edición en 2015 acadaron os 1800 participantes, nun caso único en Europa; a Bienal de Pintura ou o Premio de Narrativa. Normalízanse as reunións de alcaldes e créanse as Comisións Delegadas temáticas, integradas polos concelleiros de área de tódolos concellos

asociados. Realízase o primeiro Estudo Estratéxico do Eixo Atlántico, que dirixiu o profesor Antonio Figueredo da Universidade do Porto, coa co-dirección de Anxel Viñas, e cun amplo elenco de expertos galegos e portugueses. Estudo que se debate no primeiro congreso do Eixo Atlántico celebrado en Vigo en 1996 e no que participaron máis de 400 dirixentes sociais, políticos, económicos e académicos da Eurorrexión. Por primeira vez en Europa, unha Eurorrexión ten unha folla de ruta para a vindeira década, realizada con rigor e debatida coa sociedade, nun exemplo claro e que se anticipa ó que a Comisión Europea vai definir anos máis tarde como “gobernanza”.

O congreso de debate das propostas coa sociedade, reuniu en Vigo a dirixentes de tódolos ámbitos da Eurorrexión, e foi inaugurado polo de entón Ministro e hoxe Presidente do Goberno Español, Mariano Rajoy. A clausura corre a cargo do Presidente da *Xunta de Galicia*, Manuel Fraga, e concédense por vez primeira as medallas do Eixo Atlántico coas que se recoñece a aquelas persoas ou institucións que desenvolven un traballo relevante en prol da cooperación e da construción da Eurorrexión. Mário Soares, o empresario galaico – portugués Cordo Boullosa e o propio Fraga Iribarne foron os primeiros galar-dados.

No desenvolvemento do Estudo Estratéxico xorden un importante número de estudos e publicacións que van continuar no tempo, e que converteron ó Eixo At-

lántico nunha das organizacións europeas (e probablemente mundial) con maior volume de estudos, informes e publicacións en materia de cooperación transfronteiriza con máis de 150 publicacións ata a data.

No marco da colaboración co goberno galego, o Eixo Atlántico abre unha representación en Bruxelas, na sede da *Fundación Galicia Europa*, converténdose na primeira entidade galaico – portuguesa con representación propia para alén da REPER portuguesa.

Tamén é nesa época cando se produce a primeira ampliación do Eixo Atlántico coa entrada de cinco novas cidades, o que a sitúa en dezaioito membros.

Nesta primeira etapa prodúcese algún dos fitos que van marcar de forma positiva o devir do Eixo Atlántico nos seguintes anos. A sintonía persoal entre Fernando Gomes e Manuel Pérez xera unha filosofía baseada no concepto de cidades competidoras por natureza, cooperando por vontade política. Ou nunha afortunada expresión de Manuel Pérez que vai a constituír un lema permanente: “Os alcaldes temos todos os mesmos problemas, independentemente da nosa cor política. Ó Eixo vimos colaborar na resolución deses problemas. Para pelexarnos xa temos as campañas electorais”. Esta filosofía e a súa xestión carismática, levaron a que teña sido o único presidente reelixido nos 25 anos de vida da organización.

Tamén é nesa época cando o Eixo toma partido a favor das candidaturas de Guimarães e da Muralla de Lugo a Patrimonio da Humanidade, felizmente aprobadas, co argumento de que o que beneficia a un, beneficia a todos os que constituímos o sistema urbano da Eurorrexión. Actos políticos de apoio a ámbalas dúas candidaturas teñen lugar en Guimarães e en Lugo. Anos máis tarde repetírase o apoio ás candidaturas da Torre de Hércules da Coruña, do Bom Jesús de Braga e da Ribeira Sacra de Lugo.

Como consecuencia lóxica da apertura dunha oficina en Bruxelas, o Eixo Atlántico preséntase na capital comunitaria con padriños de luxo. Manuel Pérez e Fernando Gomes reúnen-se co daquela Presidente do Parlamento Europeo, Álvaro Gil Robles e, con posterioridade, ten lugar un acto público presidido por Eneko Landaburu, Director Xeral da por entón chamada DG XVI, DG Regio na actualidade. Landaburu non só é naquel momento o todopoderoso responsable dos fondos estruturais a nivel europeo, senón o co-ideólogo da creación do Eixo Atlántico xunto con Fernando Gomes, como xa sinalamos con anterioridade.

A partires dese momento a presenza do Eixo en Bruxelas crece de maneira exponencial, asociada ó poderoso *lobby* ibéri-

co que os gobernos de Felipe González e de António Guterres souberon crear en Bruxelas, e de maneira especial na área de Política Rexional e Fondos Comunitarios. *Lobby* por desgraza desaparecido dende hai unha década sen que ningún goberno posterior, en ámbolos dous países e de ámbalas dúas cores, soubese recuperalo.

Lobby que non só se impulsa en Bruxelas, senón tamén dunha maneira especialmente activa, na Península Ibérica, para influír nas decisións de ámbolos dous gobernos, nun momento no que as rexións e as cidades se xogan o seu futuro no reparto dos fondos estruturais e de cohesión que van determinar o desenvolvemento nos anos seguintes. Cavaco Silva, Felipe González, ou Carlos Westendorff son algúns dos dirixentes nacionais que se reúnen cos dirixentes do Eixo Atlántico. Reunión cuxos resultados, afortunadamente, están á vista 20 anos máis tarde.

Neste período, finalmente, e grazas á xestión política de Fernando Gomes co goberno de António Guterres, ó que se vai incorporar un ano máis tarde, finalizarase a conexión da autoestrada do atlántico coa A3 en Valença, conectando Lisboa e A Coruña por autoestrada por vez primeira, o que constitúe o primeiro éxito político do Eixo Atlántico e o primeiro

gran referente de cohesión territorial na Eurorrexión. Máis tarde virían novas conexións na Eurorrexión, concretamente entre Chaves e Verín, nunha conexión que une a provincia de Ourense e Lisboa por unha autoestrada interior.

Os anos posteriores reforzan a interlocución cos dirixentes dos gobernos de ámbolos dous países, enmarcados no que xa vai ir para sempre unido de modo indisociable ó nome do Eixo Atlántico: a defensa da modernización ferroviaria da liña Lisboa – A Coruña, no seu tramo internacional Porto – Vigo, ó que nos imos referir máis adiante.

Non se pode dar por pechada esta primeira etapa fundacional, que transcorre dende finais de 1992 ata 1999, sen referirnos á inauguración dos Xogos do Eixo Atlántico en Chaves. Novecentos deportistas participan nos segundos Xogos (os primeiros foron en Ferrol), que teñen a singularidade de ser inaugurados por vez primeira polo Presidente do Goberno Portugués António Guterres, ó que representa un apoio determinante nos seus inicios.

Segunda Etapa: consolidación 1999-2005

Esta etapa iníciase coa presidencia de Mesquita Machado, alcalde de Braga, prosigue coa de Manuel Cabezas, alcalde de Ourense, Rui Río, alcalde do Porto, e remata coa presidencia de Sánchez Bugallo, alcalde de Santiago. Etapa na que, unha vez conseguida a finalización da conexión por autoestrada entre Portugal e Galicia, o Eixo Atlántico se centra na conexión ferroviaria. Son os tempos da alta velocidade. É máis... son os tempos nos que non existía máis opción que a alta velocidade. O Goberno Portugués traballa na opción do T deitado, cun eixo vertical entre Lisboa e Vigo (ampliable cando chegase o AVE español, que nos seus inicios se proxectaba facer en L, con entrada ata Vigo polo Miño e subida ata Ferrol) e unha saída transversal dende Porto ata Salamanca, e dende alí a Madrid, Barcelona e Francia, seguindo o futuro esquema da alta velocidade española.

A conexión internacional, chamada Porto – Vigo naquel momento, deséñase en formato AVE/TGV entre Braga e Vigo. Mentres nada avanza do lado español, a pesares das numerosas promesas contidas no Plan Galicia co que se tenta paliar a incompetencia que causou o desastre do Prestige, o Goberno Portugués desbloquea o proceso, en cumprimento do acordo ó que chega a Comisión Executiva do Eixo Atlántico co Primeiro Ministro Guterres en Braga. É o comezo da estratexia ferroviaria do Eixo Atlántico, que ocupou máis de 15 anos, e que xa por fin parece que vai ser cumprida.

Pero como hai vida máis alá do tren, e este non pode entenderse sen unha visión global do territorio, elabórase o mapa das infraestruturas, documento que recolle tódalas necesidades da Eurorrexión para o seu desenvolvemento. Dirixido polos profesores Pardellas (Universidade de Vigo) e Figueiredo (Universidade de Porto), é

a primeira vez en Europa que tódolos alcaldes elaboran, cunha participación moi activa, un documento conxunto no que, reivindicando o de todos, reivindicán o de cada un. Os localismos parecen relegados ao faiado da historia, da que anos máis tarde, desgraciadamente, van volver saír.

O mapa de infraestruturas do Eixo Atlántico inicia un percorrido que o leva dende os despachos dos gobernos nacionais ata o do Comisario Barnier, na Comisión Europea, pasando pola presidencia da *Xunta de Galicia* e da CCDR-N, Comisión de Coordinación e Desenvolvemento da Rexión Norte, converténdose nun documento de referencia na planificación das infraestruturas e, por conseguinte, na ordenación do territorio para tódolos gobernos implicados. Pero ademais, tamén se converteu nun referente en materia de gobernanza e de argumentos solidarios con visión do territorio por parte dos alcaldes asociados ó Eixo Atlántico.

Esta época caracterízase por un forte impulso á investigación do territorio aplicada ó desenvolvemento da Eurorrexión e á planificación para o uso eficiente dos fondos europeos do período 2000–2007. Elabóranse os segundos estudos estratéxicos, que se concretan nunha folla de ruta de gran importancia para os concellos: a primeira axenda estratéxica do Eixo Atlántico, titulada “7 ideas para 7 anos decisivos”. Dirixida polo profesor da Universidade de Vigo, Luis Domínguez, reúne un extraordinario *think tank* con algunhas das máis respectadas personalidades da Eurorrexión: Fernando González Laxe, ex-presidente da *Xunta de Galicia*, Arlindo Cunha, Luís Braga da Cruz, Luís Valente de Oliveira, todos eles ex-ministros de diferentes gobernos portugueses, configuran este *think tank*. O documento é debatido nun congreso que

novamente reúne a máis de 500 dirixentes sociais, económicos, políticos, académicos e culturais, da Eurorrexión, neste caso en Ourense, en 2005.

Neste período tamén se produce un fito de grande importancia no seu momento: a adhesión do Eixo Atlántico á Comunidade de Traballo Galicia – Norte de Portugal, CTNPG, presidida por Manuel Fraga e Luís Braga da Cruz; proceso de adhesión froito dunha longa e delicada negociación dada a asimetría existente entre os membros da CTGNP e o Eixo Atlántico, que se soluciona coa creación dun espazo propio no seo da CTGNP adecuado ó perfil e escala do Eixo Atlántico. Este proceso xerou importantes sinerxías na súa orixe pero co paso do tempo revelou-se manifestamente inútil ante o progresivo deterioro da CTGNP, que levou incluso á aprobación – con carácter previo – aínda non materializada da saída do Eixo Atlántico da CTGNP, moción aprobada na Comisión Executiva que se celebrou en Viana do Castelo en 2015.

Outro elemento de gran importancia na historia da Eurorrexión é a elaboración conxunta, en rede, da Axenda 21 por parte dos concellos do Eixo en colaboración coa CCDR-N e a *Xunta de Galicia*. É un proceso longo, complicado pero moi innovador e que muda o concepto medioambiental nas cidades asociadas, introducindo o concepto da sustentabilidade como unha visión máis ampla e estratéxica. Innovador porque, unha vez máis por vez primeira en Europa, se desenvolve un proceso de elaboración e posta en funcionamento da Axenda 21 en rede e con carácter transfronteirizo. Pero tamén porque se renuncia ó modelo dominante do ICLEI, máis mediático, e se aplica o modelo da Axencia de Ecoloxía de Barcelona, máis aplicable ó plan urba-

nístico, ó plan estratéxico e ó desenvolvemento de instrumentos clave como os plans de mobilidade sostible. Froito deste proceso nace a Axencia de Ecoloxía Urbana do Eixo Atlántico (Eixoecoloxía), que continúa desenvolvendo servizos de consultoría ambiental para os concellos asociados, de forma gratuíta.

Os cambios políticos que se producen en ámbolos dous países obrigan a retomar constantemente a defensa da comunicación ferroviaria. Son anos de constantes cambios no mundo. O 11S, o ataque ás torres xemelgas de Nova York e ó Pentágono, e as súas consecuencias inmediatas, a segunda Guerra do Golfo, Iraq e Afganistán, mudan o mundo e a xeopolítica tal e como a coñeciamos. A entrada en vigor do Euro vai reforzar o concepto político de Europa coincidindo coa entrada no novo século. O atentado terrorista de carácter yihadista que asola Madrid, inaugura unha nova época de atentados indiscriminados contra a poboación civil que van alterar de forma radical os esquemas de seguridade internos en Europa, pondo en risco os adiantos realizados en materia de libre circulación no marco de Schengen.

Outro grave problema leva tempo latente e está próximo a estalar: mentres o Eixo Atlántico prepara ás súas cidades para un futuro pluscuamperfecto, fomentando a innovación, a cultura, o desenvolvemento rexional e local, a política urbana, a sustentabilidade e a investigación como elementos dun desenvolvemento local e urbano harmónico e solidario, unha brutal crise económica cuxa orixe se sitúa nas políticas de des-regularización das políticas económicas impulsadas por Reagan nos afastados anos 90, e que leva máis de 25 anos latindo baixo terra, comeza a aflorar, ata precipitarse nun estalido brutal que afunde o primeiro mundo na súa maior crise dende o crac do 29 no século pasado. España e Portugal, na primeira liña do *tsunami*, son dous dos países máis afectados e dos que se ven obrigados a tomar as medidas máis drásticas, recortando de maneira radical o seu orzamento público.

A primeira vítima da guerra é a verdade. A primeira vítima das crises é a política social e os concellos. Enfrontándose con esta situación, sen apenas marxe de tempo de resposta, o Eixo Atlántico debe reorientar toda a súa estratexia, adaptarse

a unha economía de guerra e centrarse na saída da crise, tanto a nivel de cidades coma a nivel de Eurorrexión, e en crear devasas, é dicir, mecanismos que reforcen as cidades para previr situacións análogas no futuro. A fórmula máxica é precisamente o traballo en rede e a cooperación. Xuntos para ser máis fortes.

A parte positiva é que a crise permite testar a fortaleza da estrutura do Eixo Atlántico, que – no medio dun *tsunami* que leva por diante grande parte das estruturas da arquitectura estratéxica existentes – non só non sobrevive, senón que se adapta á nova situación, e mesmo crece en número de membros sen renunciar ó seu ADN: as políticas sociais, culturais, deportivas e a investigación aplicada sobre o territorio.

Terceira fase: o Eixo xoga na Champions. 2005-2017

Quizais o símil futbolístico sexa o que defina mellor esta fase. O Eixo Atlántico sobrevive á crise, pero aproveita os momentos duros para reflexionar, aprender dos erros cometidos e reinventarse para adecuarse a unha Europa distinta daquela que impulsou o seu nacemento, a un mundo distinto daquel no que se desenvolveu a súa infancia e a un futuro que xa se converteu de golpe no presente. Por explicalo dunha forma gráfica, debemos de acudir a aquel graffiti que alguén debuxou nunha parede de Bogotá e que deu a coñecer ó grande poeta uruguaio Mário Benedetti: “Agora que sabíamos as respostas, cámbiannos as preguntas”

A primeira táctica é favorecer a ampliación. Moitas cidades creceron durante a crise e convertéronse en membros do sistema urbano. Canto máis dura é a tormenta, máis barcos buscan o refuxio do porto seguro. E así, as cidades emerxentes buscan a cobertura do Eixo para protexerse e reforzarse nun novo medio ó que están accedendo na metade da crise. A ampliación do Eixo péchase con 38 asociados, o que significa que en 15 anos duplicou o seu número de integrantes dende os 13 iniciais. O proxecto é cada vez máis sólido e viable.

Pero é necesario tamén cambiar os conceptos. Xa non podemos falar de infraestruturas senón de transportes. E non podemos falar de transportes sen falar de política marítima. Como non podemos falar de turismo sen falar de sustentabilidade, de conservación do patrimonio e da natureza e, por suposto, de cultura. Como tampouco podemos falar de progreso sen emprego, nin de emprego sen competitividade, nin de competitividade e crecemento sen I+D e sen innovación.

Esta é a nova ecuación pos-crise, e niso púxose a traballar o Eixo Atlántico en canto comprobamos a dimensión e consecuencias da crise. Porque da crise pódese saír, pero só cando es o máis forte. E o sistema urbano do Eixo Atlántico tiña as condicións e a vontade de ser o máis forte.

Co reforzo que, en tódolos ámbitos, supuxo a ampliación, o Eixo Atlántico acometeu unha triple estratexia:

Por unha banda o reforzo interior en base a unas ideas forza moi concretas:

1- As conexións ferroviarias tanto de pasaxeiros como de mercadorías; (o terceiro eixo ibérico do Plan Europeo de transportes ferroviarios, Aveiro – Vilar Formoso – Salamanca – fronteira francesa, que non estaba proposto inicialmente polos gobernos, foi incluído no último minuto polo Ministro Portugués, Álvaro Santos, ó día seguinte dunha reunión que tivo lugar no despacho do *Conselleiro* Agustín Hernández, na que participaron a *Xunta de Galicia*, o Eixo Atlántico e Mário Lopes, Presidente de ADEFERSIT – Asociación Portuguesa para o Desenvolvemento dos Sistemas Integrados de Transporte -, e o asesor externo do Ministro de Economía, Álvaro Santos, ó que acompañaba Manuel Aroso, dirixente así mesmo de ADEFERSIT);

2- O impulso ó Camiño Portugués de Santiago, irmán pobre do Camiño Francés, co que se deberá equiparar até o 2021, vindeiro Ano Santo;

O impulso ó que constitúe o noso ADN colectivo e que reforza a xeración de masa crítica, auténtica columna vertebral da cooperación e o desenvolvemento económico: a cultura, o deporte, a educación e a formación seguen a constituír o 50% da programación do Eixo;

3- A mellora das condicións de vida das poboacións de fronteira, impulsando a creación de recursos conxuntos de saúde, ou a coordinación dos existentes para evitar o seu peche pola falta de recursos e de poboación. O establecemento do transporte interurbano transfronteirizo, ou a creación de estruturas conxuntas de seguridade. Para desenvolver estas políticas créase unha estrutura que sirva de laboratorio para todo o territorio. E así nace, no seo do Eixo Atlántico, a Eurocidade Chaves – Verín, que xa é un referente en toda Europa, recoñecida pola Comisión Europea co premio REGIO AWARDS que lle foi outorgado en 2015.

4- É tamén neste contexto onde o Eixo Atlántico promove unha campaña a nivel europeo, en colaboración coas organizacións de consumidores españois – OCU – e portuguesa – DECO-, á que se suman máis de 10 países nunha primeira fase, que recolle máis de 117.000 sinaturas na plataforma *change.org*, en apoio da posición do Parlamento Europeo e da Comisión Europea, para a desaparición do *roaming* telefónico, ó que de maneira incomprensible, o Consello se opón, máis preocupado polos intereses das operadoras que polos dereitos dos cidadáns. A campaña remata ó asinarse o acordo polo que se pon data de caducidade ó *roaming* en Europa, en xuño de 2017, e por tanto conséguese unha vitoria histórica de dimensión europea.

Para poder desenvolver todas estas accións, trabállase na segunda pata da estratexia: a creación e vertebración de redes europeas. O traballo comeza coa imprescindible organización da fronteira hispano – portuguesa, onde existían multitude de organizacións que traballaban sen coordinación. En 2009 o Eixo Atlántico convoca en Guimarães a primeira conferencia da fronteira ibérica, á que asisten máis de 200 persoas de tódalas organizacións que traballan nos territorios de fronteira, e que nin sequera se coñecen entre si. O encontro é presidido polo Ministro Portugués Nunes Correia, e pola Ministra Española Elena Salgado, que son entrevistados en directo para o primeiro programa de radio transfronteirizo na historia da fronteira, e probablemente de Europa, que se emite dende o propio Congreso. (Ser de Vigo e Rádio Clube do Minho, de Braga, producen de maneira conxunta o programa).

Como resultado desta conferencia nace a RIET (Rede Ibérica de Entidades Transfronteirizas) que 8 anos despois continúa representando os intereses das poboacións de fronteira dende a triple vertente dos seus socios: redes de cidades, universidades e organizacións empresariais.

Unha vez que se constitúe a RIET, avánzase na creación de estruturas europeas que permitan ás redes de cooperación falar cunha voz única en Bruxelas e defender os intereses das cidades e dos cidadáns que viven en territorios de fronteira. Transportes, Política Rexional e sobre todo Mercado Interior son os ámbitos prioritarios de interlocución en Bruxelas. En 2010, créase en Santiago de Compostela a Conferencia Europea de Redes de Cidades Transfronteirizas e Interrexionais, cuxo primeiro presidente é Sánchez Bu-

gallo, alcalde de Santiago e Presidente do Eixo Atlántico. Bugallo inicia unha intensa rolda de contactos en Bruxelas para situar o *lobby* de fronteira na discusión dos novos fondos comunitarios, o que se consegue con éxito ó ser os fondos de cooperación dos poucos que non sofren recortes no orzamento comunitario. Anos máis tarde coas presidencias de José María Costa, alcalde de Viana do Castelo, e de Carlos Negreira, alcalde da Coruña, o *lobby* europeo vai experimentar un novo impulso que se materializa na convocatoria do primeiro congreso europeo de fronteiras que ten lugar na Coruña, en 2012 e que inaugura por videoconferencia o Presidente da Comisión Europea, Durão Barroso. A presidencia da Conferencia das cidades do Eixo o Atlántico, primeiro asumida por Sánchez Bugallo, posteriormente por Carlos Negreira e na actualidade por José María Costa, ou a presidencia da delegación portuguesa no Comité das Rexións que tamén recae en José María Costa, marcou unha década de liderado de dirixentes do Eixo Atlántico nas estruturas europeas, o que nunca antes ocorrera, e o que permitiu unha interlocución privilexiada coas institucións europeas; e que tamén permitiu constatar o éxito da estratexia deseñada polo Eixo Atlántico.

A terceira pata da estratexia é o impulso á creación de plataformas e recursos mediáticos conxuntos. No ano 2006 o Eixo Atlántico promove, coa colaboración da *Fundación Caixanova*, a produción dun documental sobre a Eurorrexión, dirixido por Manuel Campo Vidal, Presidente da Academia da Televisión en España. A serie constitúe, non só un documento histórico de primeira orde, senón unha auténtica enciclopedia audiovisual da Eurorrexión e da cooperación. A RTP e a TVG emiten os capítulos que constitúen a serie documental, tanto nas cadeas nacio-

nais coma nas internacionais, espertando un grande interese nos países latinoamericanos.

Pero sobre todo é unha situación estranamente anómala a que leva á reflexión sobre esta necesidade. En 2009 o segundo goberno de José Socrates, xa inmerso nunha crise que non rematan de recoñecer ó igual que o seu homologo español Zapatero, viuse na obriga de implantar peaxes nas denominadas SCUT (autovías sen custo para o usuario) que funcionaban de forma gratuíta mediante a denominada peaxe na sombra. O sistema de pago que deseña o por aquel entón Secretário de Estado das Obras Públicas, Paulo Campos, é tan desafortunado e complexo que provoca a fuxida do turismo español, non polo feito de ter que pagar o peaxe senón pola imposibilidade material de facelo. O impacto no Norte de Portugal, primeiro territorio onde se implanta a medida é brutal: unha caída do 40% no sector servizos no primeiro ano de implantación da medida. O Eixo Atlántico, a instancias do alcalde de Viana do Castelo que lidera a oposición á medida, asume o liderado do movemento de oposición, ó que se suman as organizacións empresariais, a *Xunta de Galicia*, e incluso a CC-DR-N coas limitacións que supón a súa dependencia orgánica do goberno que implantou a medida. Dous anos despois o Goberno Portugués acepta a proposta do Eixo Atlántico para aplicar a Directiva europea sobre a interoperabilidade de sistemas de pago de peaxes, que aínda ningún país europeo aplicara na década transcorrida dende a súa aprobación. E así se verifica no Cumio Ibérico, solucionando o problema das peaxes nun 90% e pasando a ser o primeiro territorio europeo que implanta a citada interoperabilidade.

Esta batalla nunca sería ganada sen a estreita e permanente implicación dos medios de comunicación. Se un país non se constrúe con medios de comunicación libres, unha Eurorrexión non se vai estruturar socialmente ata que non existan mecanismos para ter acceso á mesma información, libre e veraz, eliminando o derradeiro efecto fronteira. En consecuencia deséñase unha estratexia de comunicación tendente a normalizar a información en toda a Eurorrexión, ampliando o que ata entón era de maneira exclusiva o eixo fundacional Vigo – Porto. Iníciase así un proceso de formación e información dos xornalistas que desenvolven o seu labor neste ámbito; proceso que se desenvolve en colaboración coa Comisión Europea e o Parlamento Europeo. Ó mesmo tempo, ponse en marcha o primeiro programa de radio e televisión transfronteirizo, inicialmente con Localia Vigo/Radio Vigo e Minho TV, como resultado da experiencia piloto desenvolvida no congreso da fronteira ó que nos referimos antes. Posteriormente incorpórase á Radio Galega e Antena Minho a Expocidades, feira do turismo de proximidade do Eixo Atlántico, dende onde se emite en directo un programa de 3 horas en estudo aberto.

Coas guías de turismo da Eurorrexión, que edita o Eixo Atlántico, desenvólvese unha campaña de difusión que en 2016 permitiu distribuír 45.000 exemplares nun día, en colaboración cos grupos xornalísticos La Capital, El Progreso, La Región, Correio do Minho, Radio Vigo e Galicia Confidencial.

Estes procesos desembocaron na presentación, en 2016, dunha proposta ós Fondos de Cooperación, entre o Eixo Atlántico e 14 medios de comunicación das dúas rexións, para crear produtos xornalísticos conxuntos.

E así chegamos ó 25 aniversario, co acto que representa un punto de inflexión na vida do Eixo Atlántico, e tamén da cooperación: en 2015, ano no que se conmemoran os 25 anos da cooperación en Europa dende que se creou o primeiro programa Interreg, os Xefes de Estado dos dous países, o rei Felipe VI e o Presidente Cavaco Silva, presiden de maneira conxunta a Asemblea Xeral do Eixo Atlántico na Coruña, e entregan as Medallas de Ouro da entidade que, nesta ocasión, recoñecen o traballo dos servidores do estado

que fixeron posible a cooperación durante estes anos: Carlos Beltrán en España, José Soeiro en Portugal e José Palma na Comisión Europea.

Por vez primeira na historia das fronteiras europeas, dous Xefes de Estado, presiden de maneira conxunta un acto de cooperación.

Neste marco é onde se encadra o futuro inmediato do Eixo Atlántico que no 2017 vai debater con seus membros e a sociedade da Eurorrexión un novo documento estratéxico que recolla as políticas a desenvolver durante a vindeira década, para reforzar o desenvolvemento local, a democracia a través da gobernanza e da transparencia, e o fortalecemento da sociedade civil e das súas institucións de proximidade, os concellos, para previr situacións como as vividas nos seis anos precedentes.

Os fitos de referencia nestes 25 anos

Masa crítica e cambio de percepción e mentalidade

Máis alá da literatura e da poesía coa que adoitamos adornar os proxectos que nos ilusionan, a cooperación é, por enriba de todo, masa crítica. Dito doutra maneira, unidos somos máis fortes. Unha área urbana de 7 millóns de habitantes que se estruturan de maneira conxunta sen perder a súa identidade rexional, nin cada unha das identidades locais que a integran, configúrase como a terceira área urbana da Península Ibérica e unha das dez

principais de Europa. Masa crítica que se constrúe e se consolida en base a áreas funcionais que estruturan un desenvolvemento socioeconómico compartido.

Pero a cooperación tamén é unha adecuación da mentalidade que supere vellos tabús e malentendidos herdados de dúas ditaduras que se desprezaban mutuamente a pesares de ter constituído o Pacto Ibérico, de triste lembranza. Vintecinco

anos despois e no marco da nova Europa na que se desenvolven os máis novos, xa non se usa o termo portugués ou galego cun matiz pexorativo. Pode parecer unha cuestión anecdótica pero posiblemente sexa o principal logro do Eixo Atlántico nestes anos; porque sen esa base, todo o demais non existiría.

Xeración de institucións virtuais : Axencia de Ecoloxía Urbana, secretariados, etc.

Para xerar masa crítica é preciso xerar unha dinámica permanente e normalizada. Iso require estruturas compartidas que se convertan, nalgúns casos, en institucións comúns, aínda que a pertenza a dous estados con tipoloxías administrativas e territoriais moi distintas dificulta de maneira extraordinaria esta estratexia. Por iso, o Eixo Atlántico optou por crear estruturas compartidas, dende o máis absoluto respecto e espírito de colaboración – non sempre entendido – ás institucións de ámbolos dous Estados.

Así nace a Axencia de Ecoloxía Urbana do Eixo Atlántico (Eixoecoloxía), segunda existente en Europa, e que se configura como un servizo compartido de apoio ós

concellos en materia de sustentabilidade e planificación urbana.

Así mesmo, créanse varios secretariados de xestión vinculados ós principais eventos deportivos, culturais, educativos, turísticos, etc. que constitúen departamentos compartidos, integrados por funcionarios dos concellos asociados, para garantir a xestión dos programas.

De todas estas estruturas, a máis relevante é, sen dubida, a Eurocidade Chaves – Verín, nacida da vontade e da ilusión de dous alcaldes – João Baptista e Juan Jiménez – respectivamente – e do traballo de dúas responsables municipais –

Carmen Pardo e Ana Ladeiras – que acometen en solitario a creación dun proxecto de servizos municipais compartidos. O Eixo Atlántico xerou o concepto de Cooperación de Segunda Xeración (C2X), concepto creado por Luis Braga da Cruz e que viu a luz publicamente no congreso do II Estudos Estratéxicos do Eixo Atlántico, que se celebrou en Ourense en 2005.

É o marco ideal para o desenvolvemento da Eurocidade, que se converte no referente da C2X, até conseguir en 2015 o premio Regio Star da Comisión Europea.

Defensa dos intereses da Eurorrexión

Na súa faceta de *Lobby* o Eixo Atlántico converteuse na voz da Eurorrexión e na institución de referencia na defensa dos seus intereses comúns, isto visualizouse de maneira clara en conflitos como os xerados

polas peaxes en Portugal, polo intento de desaparición da conexión ferroviaria entre Porto e Vigo, ou simplemente na defensa das redes ferroviarias de mercadorías, nas infraestruturas, nos investimentos públicos

ou unas políticas europeas e a subseguinte adscrición de fondos para financieras.

Redes

En 2009 o Eixo Atlántico convoca a primeira conferencia da fronteira hispano – portuguesa, que se celebra en Guimarães. Por vez primeira as organización existentes ou as entidades que están a tentar asociarse para cooperar, atópanse cara a cara, coñécense e comparten ideas. Nese mesmo ano créase a RIET, Rede Ibérica de Entidades Transfronteiras, rede integrada por asociacións de concellos, eurociudades, redes de universidades e entidades empresariais de toda a fronteira luso – española.

No ámbito europeo, o Eixo Atlántico impulsa a creación de EUROMOT e posteriormente de CECINC, redes de entidades de cooperación transfronteiras e territoriais. Pero a nivel europeo aínda hai barreiras máis fortes que derrubar, especialmente as derivadas de modelos administrativos e culturais moi diferentes. Ningún dos dous proxectos se consolida, a pesares de que a CECINC chegou a celebrar o primeiro congreso europeo de fronteiras na Coruña en 2012, e a editar unha publicación coas reflexións e ache-

gas dos participantes que procedían de tódalas fronteiras de Europa.

Na actualidade estase a traballar na configuración dunha plataforma da L sud-europea (Conferencia das cidades do Eixo o Atlántico, Rede Ibérica e as cidades do Mediterráneo) para desenvolver proxectos conxuntos e defender os intereses das fronteiras do sur de Europa ante a Comisión Europea.

Autoestradas

A culminación da autoestrada Porto – Vigo foi non só o primeiro logro do Eixo Atlántico senón o primeiro gran fito da Eurorrexión e a primeira obra estruturante compartida. Galicia rematara a autovía até Tui e estaba en curso a finalización do tramo de peaxe entre Porriño e Tui. Para chegar dende o norte de Galicia tiñase que cruzar Vigo. Pola súa banda, a autoestrada portuguesa finalizaba en Paredes

de Coura, a uns 20 quilómetros da fronteira, pero no medio do monte polo que resultaba pouco operativo. Nunha acción coordinada no tempo, Fernando Gomes consegue o impulso definitivo para o tramo que falta coa escusa da vindeira Eurocopa de Seleccións en Portugal. Pola súa parte, Manolo Pérez, alcalde de Vigo consegue a aprobación da circunvalación exterior de Vigo, denominada Rande - Pu-

xeiros. En 1998, os presidentes Guterres e Aznar inauguran a conexión en Valença. A circunvalación de Vigo, que permite ir dende Ferrol até Lisboa por autoestrada, terá que agardar ata 2005. Pero xa se pode circular por autoestrada entre Vigo e Porto.

Tren

Dúas épocas claramente diferenciadas distínguense neste proxecto ferroviario: unha primeira na que se avanza nunha liña de alta velocidade que une Braga coa fronteira, da que se chega incluso a realizar o estudo de impacto ambiental en Portugal. Nada se avanza en España dende Vigo, aínda que os diferentes gobernos van avanzando lentamente na liña do Eixo Atlántico galego, que une A Coruña con Vigo e ámbalas dúas con Madrid a través de Santiago e Ourense nunha liña de alta velocidade. Liña aínda inconclusa despois de 25 anos, aínda que os tramos até Ourense sexan os únicos que felizmente entraron en servizo, comunicando a metade norte da Eurorrexión cun tren cómodo, rápido e moderno.

A sensibilidade demostrada pola de entón Secretaria de Estado portuguesa Ana Paula Vitorino desgraciadamente non corresponde cunha actitude semellante coa Ministra Española Magdalena Álvarez que non demostra ningún interese pola conexión con Portugal, paralizando calquera avance durante catro anos. E cando mudan as tornas e unha ministra galega, Ana Pastor, transmite interese cara o tema, é o goberno portugués o que demostra o seu desinterese. Neste contexto, e coa inmersión dos dous países

na crise, coa Troika condicionando a política portuguesa e España na antesala do rescate que finalmente consegue evitar, prodúcense dúas circunstancias que mudan a posición política do Eixo Atlántico: por unha parte a paralización dos proxectos de alta velocidade en Portugal polo seu elevado custo e dubidosa sustentabilidade en liñas con paradas cada 100 quilómetros, ou menos. Por outra parte, o anuncio de Comboios de Portugal (CP), de cancelar o obsoleto tren que unía os 150 quilómetros entre Porto e Vigo en 210 minutos. Esta circunstancia leva a unha formulación honesta e realista por parte do Eixo Atlántico, que por desgraza non ten a resposta merecida por parte dos gobernos nacionais: postérgase tacticamente a reivindicación do TGV/AVE Braga – Vigo se ambos gobernos acometen a reforma e modernización da liña do Miño, entre Nine e Vigo, para realizar a viaxe nun tren moderno e competitivo, nun tempo non superior a 90 minutos. O goberno español, pola súa banda, tería que finalizar o túnel subterráneo que cruza Vigo, para construír a chamada saída sur de Vigo, e permitir que a comunicación sexa entre Lisboa e A Coruña, sen mudar de tren nin de estación. Coa prevista modernización do principal eixo ferroviario Lisboa – Porto, e a entrada en servizo da moderna liña A Coruña – Vigo, a conexión A Coruña

– Lisboa poderá realizarse nun tempo estimado de 4 horas e media, incluíndo as paradas intermedias. Dende o Eixo Atlántico convócase a tódolos alcaldes do percorrido do tren, ós empresarios, á *Xunta de Galicia* e á CCDR-N. Todos acoden ó Cumio que se convoca en Viana do Castelo en 2011 e que vai constituír un punto de inflexión na reivindicación dun tren moderno e eficiente que comunique as dúas partes da Eurorrexión pola costa, primeiro paso ó que seguirá a modernización dos eixos ferroviarios interiores Lugo – Ourense e Costa – Interior Transmontano e Altoduriense. Como resultado deste proceso o Goberno Portugués aproba os orzamentos para a modernización do tren entre Nine e a fronteira, licitándose os concursos de obra no segundo trimestre de 2016 e prevíndose que o proceso remate en 2018, coincidindo coa chegada do Ave Galicia – Madrid. En 2018 só resta que o goberno español cumpra a súa parte construíndo a saída sur de Vigo, para que un Alfa Pendular ou o seu equivalente español, o ALVIA, poidan comunicar A Coruña con Lisboa en 4 horas e media.

Peaxes

Unha das batallas máis absurdas que tivo que liderar o Eixo, e quizais con maior repercusión mediática foi o problema das chamadas SCUTs. Co rescate o goberno portugués impulsou unha serie de medidas impopulares e nalgúns casos conflituas. A máis polémica foi probablemente a de implantar a peaxe nas autovías gratuítas, denominadas SCUT (sen custo para o usuario). En termos portugueses, o cobro de peaxes alteraba substancialmente o esquema socioeconómico de moitos cidadáns que vivían nun radio de 70 km ó redor do Porto e que se trasladaban diariamente ó seu traballo nesta cidade sen pagar ningunha peaxe. Pero en termos da Eurorrexión o problema agravábase ante a imposibilidade de pagar a peaxe por causa do complicadísimo e absurdo sistema que ideou o Secretario de Estado de Transportes. O turismo español, especialmente o galego pola asiduidade e proximidade, deixou de ir a Portugal ante a imposibilidade de pagar e a ameaza de sancións por parte da GNR. O turismo

caeu nun 40% na área de Viana do Castelo, zona cero do problema, no primeiro ano de implantación do sistema. Moitos establecementos vinculados ó sector servizos víronse abocados ó peche por unha decisión absurda, no medio dunha crise xeral que xa constituía unha pesada lousa.

O Eixo Atlántico, liderado naquel momento polo alcalde de Viana do Castelo, convocou unha vez máis a todos os sectores implicados, incluíndo as plataformas sociais e empresariais que se estaban a crear en Portugal contra a implantación da peaxe. A posición do Eixo Atlántico era a de facilitar o pago da peaxe, sen entrar na consideración de si procedía ou non o pago da mesma, xa que esta era unha cuestión interna dun dos dous países. Obviamente si que se implicou en apoiar ós alcaldes que protestaban contra a medida, pero respectando o seu liderado e sempre a petición dos citados alcaldes.

O punto culmen é unha reunión que se produce en Viana do Castelo co Secretario de Estado dos Transportes de Portugal, á que acoden dirixentes empresariais, o *Conselleiro* de Medio ambiente, Territorio e Infraestruturas da *Xunta de Galicia* e representantes da CCDD-N. Máis de trinta medios de comunicación dos dous países dan cobertura a rolda de prensa, o que permite facerse unha idea da expectación que xerara o conflito.

Aínda así, teñen que transcorrer case dous anos ata que o Cumio Ibérico adopta a medida que propuxera o Eixo Atlántico e que supón a solución do problema, excepto para turistas non españois ou emigrantes retornados que fagan a viaxe co seu propio automóbil: a implantación da Directiva europea que obriga á interoperabilidade dos sistemas de peaxe. Desta forma, a Eurorrexión convértese na primeira zona europea onde se implanta a citada Directiva nunha década, tempo transcorrido dende a súa promulgación.

Roaming

O problema do *roaming* telefónico, se xa supón unha carga totalmente inxustificada e especulativa para os cidadáns europeos, para as poboacións de fronteira supón ademais un agravio en termos de competitividade. Un empresario de Madrid, para falar co seu cliente en Barcelona, ten un custo cero de emisión ou recepción. Un empresario da fronteira, para falar co seu cliente a 20 km, ten que pagar unha chamada internacional ou *roaming* se lle chaman cando está a traballar ó outro lado da fronteira. Pero o problema agrávase coa intromisión non autorizada das redes dun país no territorio do outro, o que leva a pagar

roaming para falar dende e co teu propio país. Situación que o Eixo Atlántico leva a Bruxelas, xa que a Comisión Europea descoñecía esta faceta do problema.

Cando a Comisión Europea e o Parlamento Europeo lanzan a iniciativa para forzar a desaparición do *roaming* en Europa chocan coa oposición do Consello que defende a toda costa os intereses das operadoras, fronte ós dos cidadáns. España e Portugal (gobiernos conservadores), Francia (socialista) e Grecia (esquerda radical) lideran a oposición á des-

aparición do *roaming*. É nese momento crítico cando o Eixo Atlántico, a través da RIET, lanza unha campaña europea de recollida de sinaturas en internet, a través da plataforma *Change.org*, en apoio da proposta da Comisión e do Parlamento, un mes antes da reunión da Tríade (Comisión, Parlamento e Consello) para tomar a decisión. En coordinación coas asociacións de consumidores europeas, conséguense 117.000 sinaturas nun mes. A campaña remata ó aprobarse, en xullo de 2015, a desaparición do *roaming* en xullo de 2017.

Camiño de Santiago

Outra das iniciativas de referencia na traxectoria do Eixo Atlántico, é a promoción do Camiño Portugués de Santiago. O Camiño de Santiago percorre toda a Eurorrexión nas súas múltiples rutas, varias delas no Norte de Portugal. O Camiño, con grandes deficiencias nesta área sufriu un esquecemento continuado por parte dos gobernos sendo asociacións como a Asociación de Amigos do Camiño Portugués e as entidades locais as que lle prestaban atención. As cidades do Eixo Atlántico son conscientes da necesidade

e importancia de acometer labores de mellora dos camiños así como da súa promoción; así, o Eixo Atlántico asume o seu impulso en 2014, realizando un estudo sobre as distintas rutas existentes no Norte de Portugal, en colaboración coa *Xunta de Galicia*, así coma un informe de situación, inventario de necesidades e custo das mesmas que, unha vez presentado ó Goberno de Portugal, sirva para equiparar estas rutas, en crecemento constante, a aquelas que gozan das mellores condicións para o vindeiro Ano Santo en 2021.

Así mesmo, foi elaborada a proposta para que se postule como Patrimonio da Humanidade pola UNESCO, como xa son o Camiño Francés e o Camiño do Norte

O derradeiro fito nesta batalla foi a aceptación por parte do Presidente da República para liderar a promoción do Camiño Portugués de Santiago, en 2016.

Estudos de planificación estratéxica

É difícil expor modelos ou propostas de desenvolvemento sen acompañalos do rigor que só os datos, a análise dos mesmos e os estudos derivados da devandita análise, achegan á proposta. Nestes 25 anos, o Eixo Atlántico elaborou máis de 100 estudos e informes estratéxicos vencellados con todos os ámbitos da Eurorrexión: ordenación do territorio, transporte, industrias creativas, deportes, educación, turismo, planificación estratéxica; converténdose nunha das entidades europeas cunha maior bagaxe de coñecemen-

to especializado na materia. Unha das grandes apostas do Eixo Atlántico foi o coñecemento, ata acuñar o termo “unha Eurorrexión do coñecemento”, do que é autor o profesor da Universidade de Vigo, Luís Domínguez. Pero tamén unha das maiores achegas foi o amplísimo ficheiro de expertos de alto nivel que participa nestes traballos. Profesores, investigadores, consultores, especialistas en diversas materias, antigos membros do goberno portugués e antigos presidentes do goberno de Galicia ou antigos altos respon-

sables da Comisión Europea constitúen a extraordinaria base de coñecemento e debate que asesora e acompaña todas as decisións do Eixo Atlántico.

Neste ámbito do coñecemento, na actualidade o Eixo Atlántico está a desenvolver unha aposta de futuro moi innovadora: a elaboración da primeira Axenda Urbana transfronteiriza de Europa, no marco da axenda urbana europea.

Xogos

Trala experiencia piloto de 1995, con actividades deportivas paralelas en varias cidades, os Xogos adoptaron o seu actual modelo en 1997 en Ferrol, concentrando todas as modalidades deportivas nunha soa cidade. Con toda probabilidade o máis coñecido e carismático dos programas desenvolto polo Eixo Atlántico nestes 25 anos sexan os Xogos do Eixo Atlántico, que cumprirán a súa XII edición en 2017 en Monforte de Lemos, Lugo e Sarria.

Nestes 22 anos de historia os Xogos foron organizados de maneira conxunta cos responsables políticos e técnicos de todas as cidades en Chaves; Ourense; Bragança;

onde se incluíu por vez primeira o deporte adaptado; Santiago de Compostela; onde se instaurou o trofeo Xogo Limpo; Vila Nova de Gaia; A Coruña; Matosinhos; onde se renomeou o trofeo Xogo Limpo para honrar a lembranza dunha persoa comprometida cos Xogos coma foi Nelson Cardoso; Guimarães e Fronte Atlántica (Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia). Dende o seu inicio con 900 participantes, o interese que xera esta actividade foise incrementando ata chegar ós 1800 participantes da XI edición.

Neste tempo os Xogos reafirmáronse coma o grande evento deportivo da Eurorrexión fomentando o xogo limpo,

o respecto ó adversario e sobre todo a convivencia e o intercambio de experiencias entre os mozos deportistas galegos e portugueses. Ademais, os Xogos contaron na súa andaina con padriños de renome coma a atleta portuguesa Rosa Mota, campioa olímpica de maratón nos Xogos de Seúl ou Chano Rodríguez, nadador español con 8 medallas de ouro nas súas diversas participacións nos Xogos Paralímpicos. Primeiros Ministros, Presidentes de Galicia, Ministros e Secretarios de Estado de Deportes participaron tradicionalmente na inauguración.

Bienal

Nos seus 20 anos de vida, a Bienal de Pintura converteuse nun exemplo de mestizaxe cultural e de impulso ós territorios creativos. Varios dos artistas de gran renome na actualidade déronse a coñecer na Bienal.

Creadores que non se coñecían entre si hoxe comparten un ámbito de debate e de intercambio creativo. E o que é case máis importante: a Bienal, na súa itinerancia polas cidades do Eixo Atlántico, permitiu incrementar o recoñecemento de creadores e da súa obra por parte tanto

do público especializado e de galeristas, así coma do público en xeral, favorecendo non só o consumo cultural, senón tamén o movemento económico imprescindible para que os creadores poidan desenvolver o seu traballo.

Mostra Musical

Nacida a proposta do por entón alcalde de Vilagarcía de Arousa, Javier Gago, que á súa vez se facía eco dunha iniciativa da asociación de pais e nais do conservatorio da súa cidade, xorde coma unha aposta pola educación musical, para pór en valor o inmenso talento que reúnen os conser-

vatorios e escolas musicais da Eurorrexión, á vez que se homenaxea en cada edición a compositores do territorio, reivindicando desta maneira un aspecto moi importante da creatividade. En colaboración coa Casa da Música de Porto e coa *Xunta de Galicia*, que a través da Radio

Galega grava as actuacións da fase final que despois son distribuídas de maneira gratuíta nun CD, a Mostra Musical do Eixo Atlántico configurouse nas cinco edicións que leva, coma un referente da creación e da educación musical.

Capital da Cultura

A gran aceptación e crecente demanda dos programas culturais, e o seu enfoque no marco de impulsar a Eurorrexión coma un territorio creativo, conducen a crear un programa máis amplo que se denomina Capital da Cultura do Eixo Atlántico. Seguindo o esquema da capitalidade cultural europea, este programa pretende pór en valor a produción e creación cultural

autóctona da Eurorrexión, dándoa a coñecer entre os seus cidadáns. Así, dende a etnografía ata as culturas urbanas máis recentes, todas as manifestacións culturais teñen cabida neste programa que ten unha duración de tres meses en sedes elixidas por votación dos responsables culturais dos concellos, entre as candidaturas presentadas. Pero non só o coñece-

mento cultural é un dos grandes logros da Capital da Cultura senón que por vez primeira, do mesmo xeito que acontece coa Bienal, foi neste marco no que moitos creadores se coñeceron e iniciaron un camiño compartido de intercambio de coñecementos, creación e debate cultural

Turismo: guías e Expocidades

O turismo non só é unha das grandes industrias da Eurorrexión, e por tanto motor económico e de creación de emprego, senón tamén o principal instrumento de coñecemento e de eliminación de fronteiras inmateriais. En consecuencia, dende o primeiro momento o Eixo Atlántico o asumiu coma unha das súas prioridades. O esquema é moi sinxelo: sete millóns de cidadáns, cun teito de 52 fins de semana anuais, supón un nicho de mercado moi importante no ámbito do turismo de proximidade. Así naceu Expocidades, feira do turismo de proximidade, que xorde como unha experiencia piloto na primeira Capital da Cultura, en Vila Nova de Gaia,

como iniciativa do, por aquela vereador, Mário Dorminsky. É tal o éxito da iniciativa, que se segrega da Capital da Cultura e cobra vida propia. Nas edicións posteriores coma a celebrada en Pontevedra, incorporan novidades importantes que aumentan o éxito da feira: encontros de *bloggers*, mesas de contratación turística ou catas de viños, son algunhas destas iniciativas que se reproducen cada dous anos.

De forma complementaria, cada dous anos tamén, o Eixo Atlántico edita unha guía de viaxes temáticos pola Eurorrexión para descubrir e suxerir novas viaxes pola

ciudades do Eixo Atlántico en base á historia, á etnografía, á gastronomía, e así ata cinco exemplares editados ata este momento. Na actualidade distribúense 80.000 exemplares en papel e un número exponencial superior en formato dixital.

Dende o 2016, uns 40.000 exemplares se distribúen en colaboración con 6 grupos de comunicación a través dos seus xornais, radios e TV, nunha experiencia piloto do que se pretende, nun futuro próximo, sexa a creación de produtos de comunicación conxuntos.

Prazas do Eixo Atlántico

A mellor mostra da implicación do Eixo Atlántico na vida das nosas cidades é o feito, inédito en Europa, de que unha rede de cidades poña o seu nome a espazos públicos da cidade. Catro cidades contan con espazos denominados Eixo Atlántico: Bragança foi a primeira, hai máis dunha década, en denominar Eixo Atlántico ó parque situado no corazón da cidade nova; seguiu Vila Nova de Gaia, que denominou Eixo Atlántico á praza si-

tuada no medio da Avenida da República, a 50 metros do Concello, onde está El Corte Inglés; Ourense denominou Paseo do Eixo Atlántico ó paseo central do Xardín Botánico, principal parque da cidade; e finalmente, polo de agora, Viana do Castelo denominou Praza do Eixo Atlántico á praza onde converxen o paseo marítimo e a rúa principal que cruza o centro da cidade dende a estación de ferrocarril. Neste caso, ademais, instalouse unha es-

cultura do artista Xosé Luis Otero, nado no *Limia* galego, río que desemboca en Viana do Castelo, denominada *Gallaecia*. Escultura que comparte emprazamento coa obra de dous arquitectos portugueses recoñecidos cun premio Pritzker: Alvaro Siza (gañador en 1998) e Souto de Moura (gañador en 2011)

Encontros e desencontros

En colaboración co IFDR portugués (Instituto Financeiro para o Desenvolvemento Regional), e por iniciativa do seu presidente José Soeiro, en 2006 editouse o que probablemente sexa o libro de re-

ferencia máis importante en materia de relacións transfronteirizas: *Encuentros y Desencuentros*. Este libro revisa a relación histórica entre España e Portugal, a través do único instrumento obxectivo de

análise: os Tratados entre ámbolos dous países. Este libro esgotado dende hai anos, só é posible consultalo nalgúns bibliotecas ou no propio Eixo Atlántico.



XOSÉ LUIS OTERO BECERRA, AUTOR DE LA PORTADA.

El artista Xosé Luís Otero desarrolla su actividad artística desde principios de los años noventa exponiendo en muestras individuales y colectivas, siendo seleccionada en numerosos certámenes y bienales y participando en ferias de arte nacionales e internacionales. Su obra está representada en colecciones privadas y públicas como la de Comité de las Regiones en Bruselas, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia, Eixo Atlántico del Noroeste Peninsular, Colección Caixanova, Instituto Valenciano de Arte Moderno, Ministerio de Cultura de España, Museo Edsvik Konstall de Estocolmo, Embajada Española en los Países Bajos, Ministerio de Agricultura, Instituto Cervantes en Madrid, Parlamento Europeo,....

Su trabajo artístico ha sido reconocido con numerosos premios y becas

La investigación de Xosé Luís Otero ha estado marcada por una reflexión acerca de la forma, el color y la composición. Utilizando para ellos todo tipo de técnicas que van desde la pintura, el grabado y la escultura hasta las instalaciones, video y fotografía. Tras una primera etapa expresionista, el artista evoluciona hacia un nuevo estadio caracterizado por una abstracción pura.

Frente a la idea clásica de una imagen clausurada, las últimas producciones de Xosé Luís Otero ponen el acento en una investigación abierta y procesual.

XOSÉ LUIS OTERO BECERRA, AUTOR DA CAPA.

O artista Xosé Luís Otero desenvolve a súa actividade artística desde inicios dos anos noventa expondo en mostras individuais e coletivas, sendo seleccionada en inúmeros certames e bienais e participando en feiras de arte nacionais e internacionais. A súa obra está representada en coleccións privadas e públicas como a do Comité das Regiões em Bruxelas, da Deputación de A Coruña, da Xunta de Galicia, do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, da Coleção Caixanova, do Instituto Valenciano de Arte Moderno, do Ministério da Cultura de Espanha, do Museu Edsvik Konstall de Estocolmo, da Embaixada Espanhola nos Países Baixos, no Ministério de Agricultura de Espanha, no Instituto Cervantes em Madrid, no Parlamento Europeu, entre outras.

O seu trabalho artístico foi reconhecido com inúmeros prémios e distinções.

A investigação de Xosé Luís Otero foi marcada por uma reflexão sobre a forma, a cor e a composição. Utilizando para estes todo o tipo de técnicas que vão desde a pintura, a gravura e a escultura até às instalações, vídeo e fotografia. Depois de uma primeira etapa expressionista, o artista evolui para uma nova etapa caracterizada por uma abstração pura.

Face à ideia clássica de uma imagem fechada, as últimas produções de Xosé Luís Otero assentam fortemente numa investigação aberta e procesual.

XOSÉ LUIS OTERO BECERRA, AUTOR OF THE COVER

The artist Xosé Luís Otero develops his artistic activity from the beginning of the nineties exposing himself in individual and collective samples, being selected in numerous contests and biennials and participating in national and international art fairs. His work is represented in private and public collections such as the Committee of Regions in Brussels, the Provincial Council of A Coruña, the Xunta de Galicia, the Atlantic Axis of the Northwest Peninsular, the Caixanova Collection, the Valencian Institute of Modern Art, the Ministry of Culture Of Spain, Edsvik Konstall Museum in Stockholm, Embassy of Spain in the Netherlands, Ministry of Agriculture, Instituto Cervantes de Madrid, European Parliament...

His artistic work has been recognized with numerous prizes and scholarships

Xosé Luís Otero's research has been marked by a reexamination of form, color and composition. Using for them all kinds of techniques ranging from painting, engraving and sculpture to installations, video and photography. After an early expressionist stage, the artist evolves into a new stage characterized by pure abstraction.

Faced with the classic idea of a closed image, the latest productions of Xosé Luís Otero put the emphasis on an open and procedural investigation.



XOSÉ LUIS OTERO BECERRA, AUTOR DA PORTADA

O artista Xosé Luís Otero desenvolve a súa actividade artística desde principios dos anos noventa expondo en mostras individuais e colectivas, sendo seleccionada en numerosos certames e bienais e participando en feiras de arte nacionais e internacionais. A súa obra está representada en coleccións privadas e públicas como a do Comité das Rexións en Bruxelas, Deputación da Coruña, Xunta de Galicia, Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, Colección Caixanova, Instituto Valenciano de Arte Moderna, Ministerio de Cultura, Museo Edsvik Konstall de Estocolmo, Embaixada Española nos Países Baixos, Ministerio de Agricultura de España, Instituto Cervantes en Madrid, Parlamento Europeo...

O seu traballo artístico foi recoñecido con numerosos premios e bolsas

A investigación de Xosé Luís Otero estivo marcada por unha reflexión acerca da forma, a cor e a composición. Utilizando para eles todo tipo de técnicas que van desde a pintura, o gravado e a escultura até as instalacións, vídeo e fotografía. Tras unha primeira etapa expresionista, o artista evolucionou cara a un novo estadio caracterizado por unha abstracción pura.

Fronte á idea clásica dunha imaxe clausurada, as últimas producións de Xosé Luís Otero pon o acento nunha investigación aberta e procesual.



Interreg
España - Portugal



UNIÓN EUROPEA
FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL

Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Fundo Europeu de Desenvolupament Regional

CANDIDATURA PRESENTADA EN LA PRIMERA CONVOCATORIA DEL PROGRAMA
INTERREG V-A ESPAÑA-PORTUGAL (POCTEP) 2014-2020"

