

DESDE LAS EURORREGIONES HASTA EL ESPACIO SCHENGEN: LAS NUEVAS PRÁCTICAS FRONTERIZAS DE LA UNIÓN EUROPEA

ANDRÉ-LOUIS SANGUIN*

Resumen

Las prácticas fronterizas de la Unión Europea tienen que comprenderse en el contexto general de la construcción europea aplicada desde los años cincuenta según el principio European Peace by Open Borders. El artículo aborda sucesivamente los principales aspectos de las prácticas fronterizas de la Unión Europea, es decir, la eliminación de los obstáculos físicos en las fronteras interiores, la cooperación transfronteriza, la ordenación y la gobernanza fronterizas. Algunas observaciones son dedicadas a las Euroregiones y al Espacio de Schengen. La cuestión de las fronteras exteriores de la Unión Europea pone de relieve el dilema de fronterización-refronterización. Las fronteras de la Unión Europea necesitan una re-evaluación y una re-escritura geográficas.

Palabras clave: construcción europea, cooperación transfronteriza, euroregiones, espacio Schengen, defronterización, refronterización

FROM THE EUROREGIONS TO THE SCHENGEN AREA : THE NEW EUROPEAN UNION'S BORDER EXPERIENCES

Abstract

The EU's border experiences have to be understood within the general context of the European construction at work since the 1950s according to the principle European Peace by Open Borders. The paper successively scrutinizes the key aspects of the EU's border issues, i.e. erasing the physical obstacles at the inner borders, cross-border cooperation, border planning and governance. Some analyzes are devoted to the Euroregions and the Schengen Area. The problem of the EU's outer border highlights the debordering-rebordering dilemma. The EU's borders need a geographical reevaluation and rewriting.

Key Words: European construction, cross-border cooperation, Euroregions, Schengen Area, debordering, rebordering.

DÈS LES EURORÉGIONS JUSQU'À L'ESPACE SCHENGEN: LES NOUVELLES PRATIQUES DES FRONTIÈRES DE L'UNION EUROPÉENNETANDER

Résumé

Les pratiques frontalières de l'Union Européenne doivent de comprendre dans le contexte général de la construction européenne à l'oeuvre depuis les années 1950 selon le principe European Peace by Open Bordes. L'article aborde successivement les principaux aspects des pratiques frontalières de l'Union Européenne: gommage des obstacles physiques frontalières coopération transfrontalière, aménagement et gouvernance transfrontaliers. Des analyses son consacrées aux Eurorégions et à l'Espace Schengen. Le problème des frontières extérieures de l'Union Européenne mer en relief le dilemme défronterisation-refronterisation. Les frontières de l'Union Européenne on besoin d'une réévaluation et d'une réécriture géographiques

Mots-clés : construction européenne, coopératio transfrontalière, Eurorégions, Espace Schengen, défronterisation, refronterisation.

1. Introducción: European Peace by Open Borders

Las prácticas, las experiencias y las perspectivas fronterizas de la Unión Europea (UE) no pueden comprenderse sin situarlas en el contexto general de la construcción europea. Encuentran sus raíces en el núcleo histórico de la actual UE; a saber los seis Estados fundadores de la Comunidad del Carbon y del Acero, establecida en 1952. Las ideas de Jean Monnet (1888-1979) y de Robert Schuman (1886-1963), los dos más famosos padres fundadores de la construcción europea, se distinguen bajo el enfoque de un doble paradigma político. Por una parte, la reconciliación entre antiguos enemigos (Francia y Alemania) puede materializarse por la cooperación transfronteriza según el principio European Peace by Open Borders debido a las actividades multidimensionales que implica esa cooperación. Por otra parte, la cooperación transfronteriza constituye una etapa hacia la integración europea; más aún cuando llena el hueco dejado por el fin de una Europa cortada en dos durante medio siglo. Desde el mundo bipolar de la Guerra Fría hasta el mundo multipolar del periodo posterior al 11 de Septiembre de 2001, cambios radicales afectaron las fronteras entre los Estados miembros de la UE. Las fronteras que estaban rotas, se han vuelto a coser. Las barreras se han vuelto bisagras. Las que estaban divididas se han reconciliado. La construcción europea empezó con la Comunidad Europea de seis miembros en 1958 (Tratado de Roma). Hoy la Unión Europea está formada por 28 Estados (4,5 millones km² y 507 millones hab.). Así pues el paradigma fronterizo ha cambiado radicalmente aunque los medios escritos y audio-visuales todavía permanecen muy marcados por rejillas de lectura mono-nacionales y muy poco pan-europeas. Miradas mucho más europeas reflejarían una comprensión más clara de los cambios fronterizos ocurridos en la UE. Uno de los principios básicos de la cooperación transfronteriza es la creación de lazos y relaciones entre las regiones transfronterizas de dos o varios Estados, a fin de solucionar problemas comunes. La Comisión Europea considera las formas territoriales de esa cooperación como la piedra angular de su política regional y como el mejor método de unionización para acercar los Estados miembros (DATAR, 2011; ARFE, 2014).

Las tres funciones clásicas de la frontera (fiscal, aduanera y policial) derivando del orden territorial westfaliano, constituyeron la norma en Europa hasta los años ochenta. Esa norma experimentó una transformación mayor por las consecuencias territoriales del proceso de integración europea. Desde la Comunidad Europea (1958) hasta la Unión Europea (1993), la misma ha pasado desde la Unión Aduanera (1958) hasta el Mercado Único (1986), luego al Espacio de Schengen (1995) y, finalmente, a la Zona Euro

(2002). Cuatro Estados no miembros de la UE (Islandia, Noruega, Suiza, Liechtenstein) se han incorporado al Espacio de Schengen entre 2001 y 2011. Con los efectos del Acuerdo de Schengen, las fronteras interiores entre los Estados miembros del Espacio de Schengen se han vuelto zonas de integración puesto que el control físico de las personas ya no se ejerce. Como resultado se parecen a las fronteras entre los estados federados en una unión federal: el ciudadano en tránsito ya no se detiene en la frontera. El aumento de los flujos y las redes crecen con la modificación de la naturaleza de las fronteras en Europa. Aunque el concepto westfaliano consideraba la frontera de un Estado como un principio fijo, hoy la frontera europea responde a situaciones de fluidez (Ratti y Schuler, 2013).

Entre las políticas públicas y la vida cotidiana, las prácticas fronterizas se vuelven múltiples en una UE en plena recomposición territorial. En lugar de divisiones estáticas entre Estados y regiones, las fronteras interiores de la UE se vuelven diversas y dinámicas y esa recomposición se ha acelerado con las ampliaciones de 2004 y 2007 (Andersen et al., 2012; Scott, 2011). Con esa doble ampliación, la UE ha mudado su frontera oriental para estar en contacto directo con Rusia, Bielorrusia, Ucrania y Moldavia. Los trabajadores que se desplazan diariamente a través de las fronteras interiores de la UE han olvidado desde hace mucho tiempo el espectáculo de las colas interminables de camiones y coches en los puestos de control (esos han materialmente desaparecido entre los Estados miembros). Estas colas quedan para quien cruza la frontera exterior entre la UE y la CEI (Marin, 2012a). La recomposición de las fronteras europeas es un fenómeno que presenta facetas múltiples.

2. Las nuevas prácticas en las fronteras interiores de la Unión Europea

Con sus 71.928 km de frontera marítima global y sus 5460 km de frontera terrestre con sus vecinos orientales (Rusia, Bielorrusia, Moldavia, Ucrania, Turquía), la UE se extiende sobre tres husos horarios. El bloque territorial formado por los 28 Estados miembros está agujerado por dos claros de países que no forman parte de la UE, a saber, de una parte, Suiza y Liechtenstein y, de otra parte, los seis Estados de los Balcanes occidentales (Bosnia, Serbia, Montenegro, Albania, Kosovo, Macedonia). Esos dos claros fuera de la UE están acompañados por dos países en la periferia atlántica, a saber Islandia y Noruega. Así pues existen dos categorías de fronteras para la UE: por un lado, las fronteras interiores, es decir las que separan los Estados miembros y, por otro, las fronteras exteriores, es decir las que separan la UE de sus vecinos balcanicos y orientales. En lo que concierne a la frontera que separa la UE con Islandia, Noruega, Suiza y Liechtenstein, no se trata exactamente de una frontera exterior puesto que esos cuatro países forman

parte del Espacio de Schengen (espacio unificado sin policía de las fronteras). Cuatro fenómenos mayores, que son analizados más abajo, representan las experiencias transfronterizas más significativas al interior de la UE.

2a. La eliminación de los obstáculos físicos entre los Estados miembros

Una de las principales políticas territoriales de la Comisión Europea consiste en suprimir o reducir los obstáculos físicos a las comunicaciones fronterizas entre los Estados miembros a nivel aéreo, fluvial, vial, automotor y ferroviario. Al nivel aéreo, todos los vuelos entre Estados miembros del Espacio de Schengen son considerados vuelos interiores y no están sometidos a control policial y aduanero. Al nivel fluvial, el enlace Mar del Norte-Mar Negro por el Rin, el canal Main-Danubio y el Danubio, abierto en 1992, permite la navegación en 11 días desde Rotterdam (Países Bajos) a Constanta (Rumanía). El enlace Mar del Norte-Mediterráneo por el Rin, el Saona y el Rodano queda inacabado porque faltan los 140 km del canal Mulhouse-Dole. Al nivel vial y automotor, el borrado del obstáculo físico se verifica en los Pirineos. A fin de unir mejor la Península Ibérica al resto de la UE, cuatro túneles viales han sido perforados debajo de la cadena: Somport en el eje Burdeos-Zaragoza, Vielha en el eje Tarbes-Lerida, Puymorens y Cadi en el eje Tolosa-Barcelona. El arco alpino representa el vivo laboratorio del borrado de los obstáculos físicos en las fronteras interiores de la UE. Desde Francia hasta Eslovenia, seis túneles para automotores perforan la cadena y permiten la implantación de una red vial transeuropea de dirección Norte-Sur (Frejus, Monte Blanco, Grand Saint-Bernard, Gottardo, San Bernardino, Karawanken).

En adelante, le corresponde al nivel ferroviario el avance de los programas de borrado del obstáculo físico. En los Pirineos, el reciente túnel del Pertus, abierto en 2013, permite el enlace París-Barcelona-Madrid por tren de alta velocidad. En los Alpes, el desafío es de otro registro: en 2012, 190 millones de toneladas de mercancías pasaron a través del arco alpino de las cuales 68% lo hicieron por carreteras y autopistas. La Comisión Europea da prioridad a la apertura de túneles ferroviarios para hacer pasar los trenes de alta velocidad pero también los vagones-plataformas a fin de descongestionar las autopistas y carreteras alpinas de parte de los camiones que les obstruyen y contaminan. Aunque Suiza no es miembro de la UE, participa de ese esfuerzo colectivo, debido a su posición de cruce circulatorio. En el eje Basilea-Milano, el túnel de base del Lötschberg (34 km) se abrió en el 2007. En el eje Zurich-Milano, el túnel de base del Gottardo (54 km) se abrirá en 2017.

Los estrechos de los cuales la UE es profusamente dotada representan el obstáculo marítimo más importante entre los Estados miembros. La primera realización fué

el Eurotúnel o túnel bajo la Mancha (38 km) abierto en 1994. Conecta definitivamente Gran Bretaña al continente por medio de trenes de alta velocidad y de vagones-plataformas sobre los cuales van los vehículos de todo tipo. El puente-túnel del Oresundbrun (12 km), abierto en 2000, no solo permite la conexión directa entre Suecia y Dinamarca pero también libera a ambos países de la obligación marítima de los estrechos daneses.

2b. Trabajadores, comercio y turismo transfronterizos

La cuestión de los trabajadores fronterizos de la UE necesita una distinción entre los trabajadores en las fronteras interiores y los trabajadores en las fronteras exteriores. En ambos casos, la presencia en la frontera de una ciudad-gemela o de una aglomeración fronteriza favorece la presencia de trabajadores fronterizos para los cuales la barrera psicológica es menor. Efectivamente, la vejez de la población y la unidad cultural de la sociedad local prevalecen sobre el Estado central. Se cuentan 58 aglomeraciones transfronterizas en Europa (Chatel y Moriconi-Ebrard, 2012). En una escala micro-regional, las minorías nacionales separadas de sus madres-patrias por la frontera constituyen una cantera de trabajadores fronterizos que se producen cuando las circunstancias político-económicas lo permiten, puesto que la barrera mental no existe para ellas (Markusse, 2011). Se estima que el número de trabajadores fronterizos se ubica alrededor de 500.000 en las fronteras interiores y exteriores de la UE. Ese fenómeno se explica esencialmente por dos razones: salarios superiores en un lado de la frontera o tasa de paro más elevada del otro lado de la frontera.

Las migraciones de los trabajadores fronterizos son animadas por la Comisión Europea, la cual considera ese fenómeno como una de las herramientas de la integración europea, puesto que dá a las poblaciones consideradas una práctica transfronteriza susceptible de desarrollar una conciencia europea, individual o colectiva, mas intensa que en otra parte. Por las facilidades de movimiento que ellos inducen, el Espacio de Schengen y la Zona Euro proporcionan a los trabajadores fronterizos unos márgenes de maniobra mucho más grandes que en el pasado, en la medida en que la abolición del control de las personas en las fronteras interiores y el uso de la moneda única hacen desaparecer la mayor parte de los obstáculos mentales que pesaban sobre este tipo de migraciones alternativas de trabajo. En el mapa político de Europa, ciertas ciudades forman concentraciones bastante excepcionales de trabajadores fronterizos: Luxemburgo, Monaco, Ginebra, Basilea, Lugano, Liechtenstein, Berlín, Viena, Helsinki.

La Zona Euro y el Espacio de Schengen igualmente han favorecido el aumento del turismo transfronterizo, que a menudo se vincula con el comercio transfronterizo.

La razón esencial que explica esa doble actividad reside en la diferencia de precios y de IVA a favor de uno de los Estados fronterizos (Wachowiak, 2006). El binomio turismo-comercio transfronterizo se encuentra en tres categorías de espacios bien diferenciados. Una primera categoría se presenta en las zonas fronterizas difusas de Polonia y de República Checa localizadas en los límites de Alemania. Una segunda categoría concierne a los municipios de Luxemburgo, fronterizos de Alemania, Bélgica y Francia donde el comercio de tabacos, alcoholes y carburantes se ha desarrollado simplemente porque Luxemburgo disfruta del IVA más bajo de todos los países de la UE (15%), y además las tasas internas sobre los tabacos, alcoholes y carburantes son menos elevadas que en otra parte. Por fin, una tercera categoría es representada por Andorra. Enclavado en los Pirineos entre España y Francia, Andorra (468 km² y 70.000 hab.) se transformó desde los años sesenta en una zona duty-free. La diferencia de precios en relación a España y Francia en ciertos bienes de consumo y de hostelería-restaurantes explica porque ese micro-Estado acoge cada año ocho millones de visitantes que llegan en cuatro millones de vehículos, a pesar de su aislamiento físico y de su altitud en medio de la cordillera pirenaica (Sanguin, 2006). A fin de satisfacer las necesidades de esa clientela, esencialmente española y francesa, Andorra importó en 2012 mercancías con un valor de € 1000 millones. Ciertos pequeños territorios internos a la UE no tienen IVA y, consecuentemente, atraen un número significativo de turistas: Gibraltar (11 millones visitantes/año), Canarias (12 millones visitantes/año), Livigno en los Alpes italianos a la frontera con Suiza (900.000 visitantes/año) y el archipelago de las islas Åland en Finlandia (2 millones visitantes/año).

La legislación sobre la prostitución varía según cada país miembro de la UE: represiva o permisiva. La libertad de circulación resultante a la caída de la Cortina de Hierro (1989) y la instalación del Espacio de Schengen explican ampliamente la aparición de una prostitución legal y generalizada, en ciertos espacios fronterizos de la UE. Ese mercado particular contribuye al modo de vida de una minoría de la población local (bars, clubs, taxis). Las principales concentraciones de ese tipo de actividad se encuentran en Bélgica a lo largo de la frontera con Francia, en Cataluña a lo largo de la frontera con Francia, en República Checa a lo largo de la frontera con Alemania y Austria, en Saarbrücken cerca de la frontera con Francia (Darley, 2007; Sanguin, 2014).

2c. El crecimiento de los flujos de transporte, la revolución de los trenes de alta velocidad y los corredores multimodales transeuropeos

El funcionamiento del sistema Mercado Único-Zona Euro-Espacio de Schengen engendra un crecimiento de los flujos de movilidad. Las sociedades europeas

se han vuelto sociedades de movimiento continuo y las autopistas que recorren la UE hoy forman la cita de los camiones de todos los Estados miembros que allí circulan día y noche en un permanente vaiven. En 2010, 11 millones de camiones atravesaron las tres grandes barreras físicas que son los Pirineos, los Alpes y la Mancha. Entre el túnel transalpino del Frejus (Francia-Italia) y el paso del Brennero (Austria-Italia), 4, 5 millones de camiones pasaron durante el año 2012. La autopista del Brennero que conecta Austria a Italia contabilizó en 2013, 12, 2 millones de vehículos (de los cuales 1, 8 millones son camiones) mientras que, por el mismo año 6,4 millones de vehículos pasaron el túnel vial del Gottardo que conecta Alemania a Italia a través de Suiza. La aceleración de los flujos de transporte y de las gravitaciones intra-UE explican porque el mapa del tráfico de mercancías (72% del tráfico terrestre de toda la UE) prácticamente se calca sobre el mapa de la red automotor. Los mapas publicados por la Comisión Europea expresan bien esa correlación. En otras palabras, los flujos de camiones intra-UE tejen una telaraña que totalmente ignora las antiguas fronteras internacionales.

Las redes de trenes de alta velocidad (AVE, TGV, Eurostar, Thalys, Lyria, ICE, TAV) han borrado, como resultado, las fronteras interiores de la UE. Se va de París a Bruselas en 1h22, de París a Londres en 2h15, de París a Köln en 3h15 y de París a Zurich en 4h03. Esas líneas de alta velocidad parecen, a su manera, herramientas de la integración europea puesto que cambian radicalmente la relación tiempo-distancia en el seno de la UE. Con el horizonte del año 2020, 19.000 km de vías férreas estarán modernizadas o serán creadas para permitir la llegada de trenes de alta velocidad sobre líneas clásicas o líneas nuevas.

3. La organización en las fronteras interiores de la Unión Europea

A fin de concebir, planificar y financiar ordenaciones de pequeña dimensión en sus fronteras interiores, la UE se ha dotado de un programa de cooperación transfronteriza que se llama INTERREG. Pretende promover el desarrollo regional integrado entre regiones fronterizas. INTERREG IV-A (2007-2013), dotado de un presupuesto de € 5600 millones, ha financiado 53 programas de cooperación transfronteriza, subdivididos en 6000 proyectos locales. El nuevo programa INTERREG EUROPE (2014-2020) englobará a los 28 Estados de la UE, Noruega y Suiza en el mismo tipo de proyectos locales de cooperación transfronteriza. Hay que notar que esos proyectos provienen siempre de iniciativas locales y no son impuestos desde arriba. Claramente dependen de un proceso bottom-up.

En una escala macro-regional, la Comisión Europea financia grandes proyectos que se concluirán después 2020. Esos grandes proyectos son principalmente de

tipo ferroviario. En el eje Munich-Verona, el túnel de base del Brennero (55 km) estará listo en 2025 al costo de € 9000 millones. En el eje Viena-Venecia, el túnel de base de Koralm (33 km) y el túnel de base del Semmering (27 km), ambos localizados en Austria, estarán concluidos en 2022 y 2024. En el eje Lion-Torino, el túnel de base Saint Jean de Maurienne-Susa (56 km), al costo de €10.000 millones, abrirá en 2025. El proyecto Rail Báltica consiste en la construcción de una línea ferroviaria de 950 km conectando Varsovia (Polonia) a Tallin (Estonia) con una apertura prevista para el año 2024. Finalmente, en el eje Hamburgo-Copenhague, el proyecto Fehmarnbelt es un túnel vial-ferroviario de 19 km bajo los estrechos daneses que entrará en funcionamiento en 2021. Se añadirá al puente-túnel del Oresundbrun que conecta Suecia a Dinamarca y permitirá a Suecia disfrutar de un enlace vial directo con Alemania y con Europa del Oeste.

En la escala de la UE como un todo, la Comisión Europea oficializó en octubre de 2013 el nuevo mapa de los nueve corredores multimodales que formarán la estructura de los transportes en el seno del mercado único europeo. Hasta ahora, los sistemas de transporte en Europa se desarrollaron sobre una base nacional. Esa política acabó en una insuficiencia o una ausencia de interconexiones en las fronteras interiores. La nueva política de la UE en materia de infraestructura establece una red central fundada sobre nueve principales corredores: dos corredores Norte-Sur, tres corredores Este-Oeste y cuatro corredores diagonales. El principio aceptado es el siguiente: cada corredor tiene que comprender tres modos de transporte (autopista, vía férrea, río), tres Estados y dos tramos transfronterizos. Para el periodo 2014-2020, la Comisión Europea asignó un presupuesto de arranque de € 26.000 millones a ese programa. En palabras concretas, esa red de nueve corredores comprenderá 94 puertos europeos conectados con las redes ferroviarias y viales, 38 aeropuertos conectados con las grandes ciudades por enlaces ferroviarios, 15.000 km de líneas ferroviarias equipadas con las líneas de alta velocidad, 35 proyectos transfronterizos dedicados a la reducción de los cuellos de botella.

El reformateo fronterizo de la UE reside en un doble mecanismo: la revolución de los trenes de alta velocidad y la instalación de los nueve corredores multimodales transeuropeos. En consecuencia, ese reformateo territorial transforma la red circulatoria de la antigua UE de 15 miembros para la UE actual de 28 miembros. No sólo reconecta redes existentes, también da una coherencia general a todo el conjunto. Así, reunifica Europa y confiere a la UE de los 28 una configuración territorial totalmente nueva. Esa transformación tiene un costo: desde 2014 hasta 2020, € 250.000 millones que serán inyectados en la creación de los corredores multimodales europeos.

4. La gobernanza de los territorios transfronterizos de la Unión Europea

Hasta los años ochenta, los efectos negativos de las fronteras eran raramente tenidos en cuenta por los gobiernos nacionales y por la Comisión Europea. Las autoridades de las regiones fronterizas se sentían desfavorecidas con respecto a las regiones centrales homologas. El principal desafío de esas regiones era su periferia puesto que sufrían de éxodo rural y fuga de los cerebros mientras que sus capacidades en términos de investigación-desarrollo eran restringidas. En este sentido, la cooperación transfronteriza normaliza las relaciones de cercanía en las fronteras interiores de la UE ya que favorece una superación de las barreras psicológicas. Con la adopción de medidas pragmáticas para levantar los obstáculos a la circulación, al comercio y al turismo, trajeron un valor añadido a la integración europea (Guillermo-Ramírez, 2012).

Las instituciones de gobernanza de las regiones transfronterizas de la UE son múltiples y variadas por dos razones esenciales. En primer lugar, se desarrollaron en orden disperso a medida que las diferentes etapas de la ampliación de la UE pasó de 6 Estados (1958) a 28 Estados (2013). En segundo lugar, la cooperación transfronteriza fue al principio un producto del Consejo de Europa antes de hacerse el de la UE. Todavía hoy, aunque el Consejo de Europa (la Europa de los 47) tenga poco poder y poca influencia, ciertas instituciones de cooperación transfronteriza son sus herederas directas. En 2011, la ARFE (Asociación de Regiones Fronterizas Europeas) inventariaba 227 organizaciones transfronterizas en el mapa político de Europa. Contrariamente a una idea preconcebida, no es la UE sino el Consejo de Europa el que lanzó las primeras instituciones territoriales de cooperación transfronteriza en los años cincuenta y sesenta; por lo general sobre la base de iniciativas locales. En una primera etapa, el Consejo de Europa produjo la Comunidad de Trabajo. Se definía como una agrupación de autoridades locales que intentaban establecer una cooperación multilateral transeuropea. El objetivo de la Comunidad de Trabajo era reunir las autoridades locales transfronterizas con problemas similares y que buscaban soluciones en común. Se crearon unas diez Comunidades de Trabajo (desde Arge Alp en 1972 hasta Galicia-Norte Portugal en 1991). Estas Comunidades fueron absorbidas por otras estructuras se abordarán más abajo. La cooperación transfronteriza, así iniciada por el Consejo de Europa, fue formalizada por la Convención-Marco de Madrid (1980) que establecía los primeros instrumentos jurídicos de la cooperación transfronteriza.

El Consejo de Europa produjo un segundo tipo de organización transfronteriza, a saber la Eurrregion. La ARFE propuso una definición muy clara de la Eurrregion: entidad territorial transfronteriza cuyo objetivo es crear un espacio integrado a través de

políticas específicas de ordenamiento territorial en varios sectores bien identificados (economía local, redes sociales, actividades culturales, instituciones escolares, redes de transporte, protección del medio ambiente). Una Eurrerregión es la expresión de nuevas estrategias de desarrollo para territorios que, desde hace mucho tiempo, sufrieron la falta de inversiones públicas porque su localización de periferia fronteriza tenía los inconvenientes de una posición en zona gris, de ángulo muerto, de callejón con respecto a sus propios espacios nacionales (Perkmann, 2003; Sanguin, 2005). En 2011, la ARFE creaba 85 organizaciones transfronterizas con el nombre de Eurrerregión. Esas Eurrerregiones se extienden desde las orillas atlánticas de la UE hasta la frontera oriental con Rusia, Bielorrusia, Ucrania y Moldava. Hay que entender que las actividades y las funciones de una Eurrerregión se limitan a las únicas competencias de las colectividades locales y regionales que la forman. En otras palabras, una Eurrerregión no es una estructura entre dos o varios Estados. Las Comunidades de Trabajo eran más bien simples foros de intercambios de experiencias mientras que las Eurrerregiones son plataformas destinadas para desarrollar proyectos concretos. La organización y el alcance de las Comunidades de Trabajo eran más rígidas y más limitadas que las Eurrerregiones.

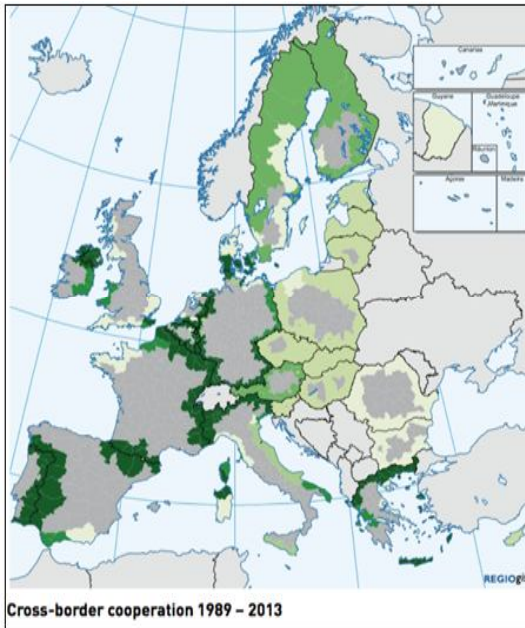
Ha habido varias oleadas históricas de creación de Eurrerregiones. La primera ola (1958-1989) se produjo en el corazón del núcleo histórico de la UE, a saber las zonas fronterizas comunes de Benelux, Alemania y Francia (por ejemplo, Rhein-Waal entre Alemania y Países Bajos creada en 1973) (Mapa 1). La segunda ola (1989-2004) tuvo lugar después de la caída de la Cortina de Hierro, y son las zonas fronterizas que cabalgan entre la antigua UE de los 15 y ciertos nuevos países miembros que entraron en la UE con la ampliación de 2004 (por ejemplo, Tatra entre Polonia y Eslovaquia creada en 1994). La tercera ola (desde 2004) se refiere a las zonas fronterizas entre esos nuevos miembros y Bulgaria y Rumania que ingresaron en la UE en 2007 (por ejemplo, Danubius creada en 2005 entre Bulgaria y Rumania) (Mapa 2). Finalmente, la cuarta ola (2004/2007 hasta hoy) concierne a la creación de Eurrerregiones en zonas fronterizas que separan la UE de Rusia, Bielorrusia, Ucrania, Moldavia y Turquía (por ejemplo, Nestos-Mesta entre Grecia y Turquía). No todas las Eurrerregiones funcionan correctamente y, los proyectos son numerosos, sus logros no son siempre fructíferos. Eran las zonas fronterizas entre la UE y la CEI, las Eurrerregiones son a menudo foros circunstanciales y sobretodo constituyen cascaras vacías. Así una serie de once Eurrerregiones se desgrana desde Finlandia hasta Bulgaria. En cuanto a las Eurrerregiones Ucrania-Bielorrusia o Ucrania-Rusia, su existencia es solo teórica. En otras palabras, la eurrerregiomania de Ucrania, Bielorrusia y Rusia tiene que ser tratada con circunspección. Por una parte, esas Eurrerregiones

no tienen ningún vínculo con la UE. Por otra, el modelo eurrerregional es importado en países eslavos cuyas tradiciones administrativas son completamente diferentes de las de la UE. Por lo que se refiere a la cooperación transfronteriza, los objetivos de esos países se alejan de los principios de descentralización, de subsidiaridad y de cooperación aplicada en las Eurrerregiones de la UE. En resumen, las Eurrerregiones eslavas son sobre todo el objeto de una instrumentación por sus gobiernos centrales (Marín, 2012b).

La proliferación ecléctica de las Eurrerregiones ha engendrado un desorden territorial que siembra unos riesgos de confusión, redundancia, sobredimensionamiento y entropía (Sanguin, 2013). Así pues, ciertas pequeñas Eurrerregiones se encuentran englobadas dentro de Eurrerregiones más grandes. Es el caso de la Eurrerregión Lyna-Lawa localizada en medio de la Eurrerregión Baltyk en la frontera entre Polonia y Rusia (Kaliningrad). El caso extremo es aportado por la Eurrerregión Puszcza Bialowieska entre Polonia y Rusia. No sólo está englobada dentro de ambos grandes Eurrerregiones Niemen y Bug sino que también cabalga sobre su límite común (Mapa 2). La entropía como consecuencia del sobredimensionamiento es otro peligro que acecha las Eurrerregiones. Para un buen funcionamiento y para una utilidad evidente con respecto a las poblaciones respectivas, una Eurrerregión no debe ser demasiado grande ni demasiado superpoblada (Mapa 1). Sin embargo, ciertas Eurrerregiones localizadas al Este de la UE son manifiestamente demasiado grandes y demasiado superpobladas. Una extensión territorial grande debilita la consciencia colectiva de la Eurrerregión. Al estar alejadas entre ellas por la distancia geográfica, las poblaciones son incapaces de desarrollar una auténtica y fuerte identidad eurrerregional, es decir una auto-identidad al interior del nuevo espacio transfronterizo (Sanguin, 2013). Los dos más significativos ejemplos de este tipo de entropía por sobredimensionamiento son aportados por la Eurrerregión DKMT (71.867 km² y 5,3 millones hab.) que abarca Hungría, Rumania y Serbia y también por la Eurrerregión Cárpatos (145 153 km² y 16 millones hab.) cabalgando sobre cinco países (Polonia, Eslovaquia, Hungría, Rumania, Ucrania) (Mapa 2).

Hasta recientemente, la UE había tomado caminos radicalmente diferentes de los del Consejo de Europa en materia de cooperación transfronteriza: en lugar de crear estructuras a la manera del Consejo de Europa, la UE establecía programas a través del FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Económico y Regional) y de INTERREG. No obstante, las Eurrerregiones sufren de la ausencia de un marco jurídico único en derecho internacional. La UE establece ahora una nueva estructura legal y funcional. Desde 2006, las Eurrerregiones de las cuales una, a lo menos, es de la UE, pueden registrarse como AECT (Agrupación Europea de Cooperación Territorial). Ese nuevo estatus les

Mapa 1. Cooperación Transfronteriza 1989-2013



Mapa 3. Eurorregiones



Mapa 2. Eurorregiones Cárpatos



A lo largo del tiempo, las Eurorregiones se han vuelto en las mejores herramientas de cooperación transfronteriza. Si hay tal proliferación de Eurorregiones, es a causa de su papel cada vez más significativo como unidades de establecimiento de la política regional europea en un contexto de gobernanza a varios niveles (Perkmann, 2003; O'Dowd et al., 2003). A principios del año 2015, el balance es el siguiente: las Comunidades de Trabajo se confundieron con los AECT y muchas Eurorregiones se transformaron en AECT. La AECT encontró un éxito franco aunque su creación (diciembre de 2006) llegase en el momento que el programa INTERREG IV-A (2007-2013) ya estaba en acción. A finales del año 2011, 24 AECT se habían establecido. En 2014, se crearon 46 AECT y se estaban preparando 14. El instrumento AECT tiene la ventaja de ser uniforme a nivel europeo; es decir que la estructura y los requisitos previos son los mismos en todas partes en la UE. Además, la AECT es el único instrumento que permite reunir todos los niveles de poder en un territorio fronterizo, desde lo local hasta lo macro-regional. La AECT insta, a lo menos en teoría, la posibilidad de una nueva entidad política transfronteriza verdaderamente transeuropea. La AECT aparece como la precursora de una integración europea reforzada (Beck y Wassenberg, 2012; Biot, 2013).

otorga personalidad jurídica (Marín, 2012b). Además, el Artículo 174 del Tratado sobre el funcionamiento de la UE llamado Tratado de Lisboa (2009) ha reconocido las regiones transfronterizas en el marco de la política de cohesión territorial.

5. El Espacio de Schengen y la cuestión de la frontera exterior de la Unión Europea

En su fase inicial, la UE estaba compuesta de seis países, lo que limitaba la extensión de sus fronteras

territoriales y marítimas. Con 28 miembros desde 2013, gana amplitud territorial y tiene acceso a varios mares y varios medios ambientes. Si se separa la frontera terrestre con Noruega y el bloque Suiza-Liechtenstein así como la frontera marítima con Islandia (son países de Schengen), las principales fronteras terrestres de la UE son constituidas de los cuatro trozos siguientes : 1/ una frontera de orientación Norte-Sur que corre de Finlandia hasta Rumanía; 2/ la frontera de Polonia y de Lituania con el enclave ruso de Kaliningrad (15 125 km² y 937 214 hab.); 3/ la frontera que separa Bulgaria y Rumanía con Turquía; 4/ la frontera que rodea los Estados de los Balcanes occidentales.

El Acuerdo de Schengen, firmado entre 1985 y 1995 y establecido en 1995-1997, causó la abolición del control policial y aduanero en las fronteras interiores de la UE sea por medios aéreos, viales, automotores, ferroviarias, fluviales y marítimas. Efectivamente, el Acuerdo de Schengen materializa la lógica territorial del Mercado Único y de la Zona Euro. Una frontera internacional pierde una parte de su significación a partir del momento cuando varios Estados comparten la misma moneda en el seno de un mercado único. En este sentido, el Espacio de Schengen es un proceso federalista puesto que acerca las fronteras interiores de la UE con el modelo de las fronteras entre los states estadounidenses o las provincias canadienses. Ciertos observadores han llegado a decir que las antiguas fronteras internacionales, al interior del Espacio de Schengen, se han vuelto límites administrativos de nivel superior, es decir fronteras de confort (Van Houtum, 2002). Las poblaciones locales van y vienen de una y otra parte de la antigua frontera para su trabajo, sus ocios, sus compras y sus actividades sociales. Se han vuelto surfers de fronteras (Terlouw, 2012).

¿Cuál es la configuración territorial actual del Espacio de Schengen? En ningún caso, corresponde a la totalidad de los 28 Estados miembros de la UE. Schengen está en constante evolución puesto que engloba Estados que no son miembros de la UE (Islandia, Noruega, Suiza, Liechtenstein) pero, al mismo tiempo, seis Estados miembros de la UE no forman parte del mismo por diferentes razones (Irlanda, Gran Bretaña, Croacia, Rumanía, Bulgaria, Chipre). A fin de cuentas, el Espacio de Schengen cobra 4.3 millones km² y engloba 419.3 millones de habitantes. En la ausencia de una única política europea de inmigración, el Acuerdo de Schengen tiene vocación para armonizar las modalidades de entrada en el Espacio de Schengen. Esa política se materializa con tres instrumentos complementarios: la visa única Schengen, el SIS y la agencia FRONTEX. En primer lugar, todos los países Schengen disponen de la visa Schengen, y se ha vuelto la única vía de entrada para todos los residentes de países extranjeros para los cuales se exige visa. En segundo lugar, todos los puntos de entrada en el Espacio de Schengen están conectados al SIS (Sistema de Información Schengen) localizado en

Estrasburgo. En caso de necesidad en un punto de paso fronterizo, las señas de una persona bajo control son inmediatamente transmitidas al central de información de Estrasburgo. En tercer lugar, el control a las fronteras exteriores del Espacio de Schengen está gestionado por FRONTEX (agencia europea para la administración de la cooperación operacional a las fronteras exteriores) establecida en 2005 y cuya sede está en Varsovia. Dotada de un presupuesto anual de € 89 millones (2013), FRONTEX tiene a su cargo los 1792 puntos de entrada en el Espacio de Schengen donde 500 millones de personas pasan cada año.

Esos instrumentos hacen decir a ciertos observadores que el Espacio de Schengen se ha vuelto una fortaleza. Ese aspecto se vuelve fuertemente mediatizado por los asaltos de migrantes ilegales contra la valla dispuesta entre las ciudades españolas de Ceuta y Melilla frente a Marruecos. Esos grupos, en las manos de barqueros y traficantes poco escrupulosos que les trajeron allí, intentan pasar a través del Muro Schengen. Paradójicamente, el Espacio Schengen es igualmente considerado como un colador en la medida en que flujos continuos de boat people y de migrantes ilegales procediendo del Oriente Medio y de África desembarcan a lo largo de las costas de España, Italia, Malta y Grecia con embarcaciones que ponen en riesgo sus vidas. Esas travesías terminan a menudo en trágicos naufragios cuando centenares de personas mueren ahogadas. FRONTEX tiene el cargo de la vigilancia de un espacio considerable, que sea terrestre o marítimo. En esa misión, la agencia se apoya sobre EUROSUR (sistema de intercambio de informaciones en tiempo real de los datos fronterizos de los países Schengen) establecido en 2013. Su presupuesto se calcula a € 224.000 millones por el período 2014-2020. Toda la frontera terrestre de Schengen (con la CEI y con los Balcanes occidentales) es el teatro de redes de traficantes profesionales y de mafias bien organizadas para tráfico de todo tipo: drogas, tráfico de mujeres para la prostitución, armas, cigarrillos, coches robados, falsas marcas, mano de obra clandestina (Arias-Fernández, 2010; Martín, 2011). La frontera marítima donde FRONTEX y EUROSUR ejercen su misión es esencialmente el Mediterráneo desde Gibraltar hasta Chipre. Patrullas permanentes de barcos tienen el cargo de interceptar los migrantes clandestinos o de socorrerles cuando sus embarcaciones naufragan.

Según ciertos observadores, el permanente control de la frontera oriental de la UE es comparable a un limes tecnológico e invisible. Los problemas migratorios son relegados a la periferia terrestre o marítima de la UE. De eso se deduce una verdadera explosión de la presión migratoria en esas zonas fronterizas (Goujart, 2012). Es el dilema circulación-seguridad que se plantea en las zonas fronterizas de la CEI y de Turquía, que son medianeras de la UE (Kolossoff y Borodoulina, 2009). La frontera exterior de la UE en el Mediterráneo (Creta,

Malta, Lampedusa, Pantelleria, Melilla, Ceuta) se ha vuelto a una línea de fractura, especialmente en el límite de la zona de los 12 millas (mar territorial exclusivo) donde las tensiones entre las flotillas de boat people y las patrullas navales de FRONTEX son muy fuertes (Clochard y Dupeyron, 2007; Zapata-Barrero y Ferrer-Gallardo, 2012). Entre 1988 y 2013, se estima que 21.344 migrantes clandestinos murieron a las fronteras de la UE, de los cuales 8.449 por naufragio en alta mar. Solamente en el 2014, 3.000 migrantes murieron ahogados cuando intentaron atravesar el Mediterráneo y otros 100.000 fueron socorridos por operaciones de salvamento tan espectaculares como mediatizadas.

6. Conclusión: la Unión Europea entre defronterización y refteronterización

Desde la desaparición de la Cortina de Hierro, las fronteras internacionales parecen ser objetos en vías de rebosamiento. Es el proceso de defronterización (debordering) del cual el Espacio Schengen aparece como la quintaesencia geográfica y política. La frontera se desnaturalizó (Walters, 2002). Sin embargo, se acompaña con un proceso inverso, la refteronterización (rebordering) que se ejerce a los límites exteriores de la UE con la aparición de muros, vallas y barreras destinados a limitar o detener las olas de migrantes clandestinos (Vallet y David, 2012). En otras palabras, la defronterización interior de la UE tiene como corolario una refteronterización de sus periferias. En las márgenes orientales de la UE, la recomposición de las fronteras, desde hace una década, equivale a la erección de nuevas barreras, ahí donde el fin del comunismo en 1989-1991 había provocado una cuasi desaparición de los obstáculos para los ciudadanos de Rusia, Bielorrusia, Moldavia y Ucrania. Hoy, la Fortaleza Europa, compartimentada detrás de sus nuevas fronteras tecnológicas, controla los flujos con la visa Schengen y el mallaje o red del SIS (Marín, 2012a). Ciertos observadores estiman que las políticas proteccionistas y selectivas de inmigración hacen parecer a la UE como una comunidad cerrada (gated community) en la cual el control de los pasaportes biométricos y la gestión de la inmigración son el producto del miedo. Ese miedo se manifiesta con la ansiedad por perder el bienestar económico y la seguridad pública en vigor en la UE (Van Houtum y Pijpers, 2007).

En sus fronteras terrestres Sur-Este y Sur-Oeste, la UE ha construido unos muros. Una valla de 12 km corre a lo largo del río Évros que sirve de frontera entre Grecia y Turquía. Entre Bulgaria y Turquía, una valla de 30 km está por terminarse. En la orilla Sur del estrecho de Gibraltar, España posee los enclaves de Ceuta y Melilla desde el siglo XV. Ambas ciudades, localizadas en la costa Norte de Marruecos, tienen el estatus de comunidades autónomas de España y son territorios de pleno derecho de la UE. En Ceuta (19 km² y 84.000

hab.), la Valla de Ceuta (8 km de largo y 6 m de altura) fue construida en 1998 y triplicada en 2005, al costo de € 30 millones. En Melilla, la Valla de Melilla (12 km de largo y 6 m de altura), fue igualmente construida en 1998 y triplicada en 2005 al costo de € 30 millones (Ferrer-Gallardo, 2008, 2011; Saddiki, 2012).

Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la subida del terrorismo fundamentalista islámico y la explosión de la presión migratoria procedente del Sur de la UE parecen validar la vuelta del muro fronterizo como objeto geográfico y como instrumento político. Los muros, las barreras y las vallas son percibidos entonces como una herramienta central de la protección de la UE. En el caso de las vallas Bulgaria-Turquía, Grecia-Turquía, Ceuta-Marruecos y Melilla-Marruecos, su trazado es unilateral y exclusivo puesto que no está regido por un convenio bilateral con el Estado vecino. Esas cuatro vallas participan en un movimiento contemporáneo de retorno del muro fronterizo puesto que hoy día se crean 48 muros que delimitan 29.000 km de fronteras en cuatro continentes (Vallet y David, 2012).

Más allá de ese aspecto particular, las ampliaciones de 2004 y 2007 así como el funcionamiento del Espacio de Schengen engendran una nueva geometría territorial de la UE, la cual sugiere una nueva gramática política del espacio europeo que se apoya sobre nuevos parámetros fronterizos. Las antiguas fronteras internacionales entre los Estados miembros de la UE no pueden ser vistos con los ojos de la Guerra Fría. La intensidad de los flujos y de las gravitaciones transforma a la UE en un gigantesco calidoscopio de los transportes. En consecuencia, ciertos Estados cargan con el papel de pivotes de la UE. Esa función radicalmente nueva está completamente evidente por lo que se refiere a Francia. El istmo galo se localiza a la encrucijada de las grandes diagonales Nordeste-Sureste y Nordeste-Suroeste de la UE. Suiza y Austria (túneles transalpinos), Eslovenia (la cruz automotor eslovena) y Hungría, en cierta medida, cargan igualmente con el papel de pivotes pero con direcciones cardinales un poco diferentes de las de Francia. Con el horizonte del año 2025, el agujero balcánico estará cubierto en el mapa político de la UE. De hecho, los seis Estados de los Balcanes occidentales, candidatos oficiales a la inscripción, integrarán la UE. En consecuencia, todos los Estados miembros tendrán que imaginar su futuro territorial en el marco de nuevas perspectivas fronterizas (Scott y Houtum, 2009).

Los geógrafos, europeos y no europeos, deben reformar de arriba abajo su análisis de las fronteras de la UE en la medida en que son el objeto de transformaciones radicales y en la medida en que se vuelven procesos de construcción social, positivos en las fronteras interiores y negativos en las fronteras exteriores. En un mundo de flujos crecientes, las fronteras de la UE desarrollan una nueva territorialidad. Debido a esto, necesitan una re-evaluación y una re-escritura geográficas.

Referencias bibliográficas

- ANDERSEN, Dorte Jagetic, KLATT, Martin y Marie SANDBERG (2012), *The Border Multiple: The Practicing Borders between Public Policy and Everyday Life in a Re-Scaling Europe*, Farnham, Ashgate.
- ARFE (2014). *Manual de Cooperacion Transfronteriza*, Berlin, Asociacion de Regiones Fronterizas Europeas.
- ARIAS FERNANDEZ, Gil (2010). «La gestion des frontières extérieures de l'Union Européenne », *Regards croisés sur l'économie*, vol. 2, n° 8, pp. 218-224.
- BERG, Joachim y Birte WASENBERG (2012). *Construire des ponts à travers les frontières : vers une cohésion territoriale en Europe ?*, Stuttgart, Steiner Verlag.
- BIOT, Valérie (2013). « Les systèmes de gouvernance des territoires transfrontaliers : la mise en œuvre du règlement européen sur les GECT (Groupements Européens de Coopération Transfrontalière) », *Belgeo*, en línea : <http://belgeo.revues.org/10565> .
- CHATEL, Cathy y François MORICONI-EBRARD (2012), « Agglomérations transfrontalières: tour d'horizon des villes-jumelles divisées par une frontière à l'Est », *Regard sur l'Est*, en línea : http://www.regard-est.com/home/breve_contenu_imprim.php?id=1372 .
- CLOCHARD, Olivier y Bruno DUPEYRON (2007). « The Maritime Borders of Europe : Upstream Migratory Controls » : En Brunet-Jailly, Emmanuel (compilador), *Borderlands: Comparing Border Security in North America and Europe*, Ottawa, University of Ottawa Press, pp. 19-40.
- DARLEY, Mathilde (2007). « La prostitution en clubs dans les régions frontalières de la République Tchèque », *Revue française de sociologie*, vol. 48, n° 2, pp. 273-306.
- DATAR (2011). *La coopération transfrontalière*, Paris, La Documentation Française.
- FERRER-GALLARDO, Xavier (2008). « The Spanish-Moroccan Border Complex : Processes of Geopolitical, Functional and Symbolic Rebordering », *Political Geography*, vol. 27, n° 3, pp. 301-321.
- FERRER-GALLARDO, Xavier (2011). « Territorial Discontinuity Dynamics between Ceuta and Morocco: Conflictual Fortification vis-à-vis Cooperation Interaction at the EU Border in Africa », *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 102, n° 1, pp. 24-38.
- GOUJART, Clotilde (2012). « Le Sud-Est de l'Europe, nouveau limes de l'empire européen ? », *Regard sur l'Est*, en línea : http://www.regard-est.com/home/breve_contenu_imprim.php?id=1362 .
- GUILLERMO-RAMIREZ, Martin (2012). « Elogio de la cooperación transfrontalière », *Regard sur l'Est*, en línea : http://www.regard-est.com/home/breve_contenu_imprim.php?id=1376
- KOLOSSOV, Vladimir y Nadejda BORODOULINA (2009). « Le dilemme circulation-sécurité dans les régions frontalières. Le cas Union Européenne-Russie » : En Rosière, Stéphane (compilador), *Penser l'espace politique*, Paris, Editions Ellipses, pp. 251-269.
- MARIN, Anaïs (2012a). « Vingt ans après, des frontières toujours en recomposition », *Regard sur l'Est*, en línea : http://www.regard-est.com/home/breve_contenu_imprim.php?id=1359 .
- MARIN, Anaïs (2012b). « Coopérer à travers les frontières orientales de l'UE : le modèle eurorégional et ses limites », *Regard sur l'Est*, en línea : http://www.regard-est.com/home/breve_contenu_imprim.php?id=1377 .
- MARKUSSE, Jan (2011). « National Minorities in European Border Regions » : En Wastl-Walter, Doris (compiladora), *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, Farnham, Ashgate, pp. 351-371.
- MARTIN, Jean-Christophe (2011). *La gestion des frontières extérieures de l'Union Européenne*, Paris, Pedone.
- O'DOWD, Liam, ANDERSON, James y Thomas WILSON (2003). *New Borders for a Changing Europe: Cross-Border Cooperation and Governance*, London, Routledge.
- PERKMANN, Markus (2003). *The Rise of Euroregion. A Bird's Eye Perspective on European Cross-Border Cooperation*, Lancaster, Lancaster University, Department of Sociology: en línea : <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Perkmann-Rise-of-Euroregion.pdf> .
- RATTI, Remigio y Martin SCHULER (2013). « Typologie des espaces-frontières à l'heure de la globalisation », *Belgeo*, en línea : <http://belgeo.revues.org/10546> .
- SADDIKI, Saïd (2012). « Les clôtures de Ceuta et Melilla. Une frontière européenne multidimensionnelle », *Etudes Internationales*, vol. 43, n° 1, pp. 49-65.
- SANGUIN, André-Louis (2005). « Le Euroregioni nell'Unione Europea allargata : concetti e teorie, esperienze e pratiche » : En Dell'Agnese, Elena y Enrico Squarcina (compiladores), *Europa, vecchi confini e nuove frontiere*, Torino, Edizioni Utet, pp. 263-275.
- SANGUIN, André-Louis (2006). « Andorra, The European Micro-State's Archetype: The Borderscape's Original Features of a Duty-Free Exclave » : En Dell'Agnese, Elena (compiladora), *Borderscapes: Spaces in Conflicts, Symbolic Places, Networks of Peace*: en línea: www.unitn.it/events/borderscapes/download/abstract/sanguin_paper.pdf .
- SANGUIN, André-Louis (2013). « Euroregions and Other EU's Cross-Border Organizational Structures: The Risk of Confusion, Redundancy, Oversizing and Entropy », *Annals of Istrian and Mediterranean Studies*, vol. 23, n° 1, pp. 155-164.
- SANGUIN, André-Louis (2014). « The Schengen Effects at the EU's Inner Borders : Cheaper Stores and Large-Scale Legal Prostitution. The Case of the La Jonquera Area (Catalonia-Spain) » : En Bufon, Milan, Minghi, Julian y Anssi Paasi (compiladores), *The New European Frontiers*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholar Publishing, pp. 196-207.
- SCOTT, James (2011). « Border, Border Studies and EU Enlargement » : En Wastl-Walter, Doris (compiladora), *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, Farnham, Ashgate, pp. 123-141.
- SCOTT, James y Henk VAN HOUTUM (2009). « Reflections on EU Territoriality and the Bordering of Europe », *Political Geography*, vol. 28, n° 5, pp. 271-273.

- TERLOUW, Kees (2012). « Border Surfers and Euroregions: Unplanned Cross-Border Behaviour and Planned Territorial Structures of Cross-Border Governance », *Planning Practice and Research*, vol. 27, n° 3, pp. 351-366.
- VALLET, Elisabeth y Charles-Philippe DAVID (2012). « Du retour des murs en relations internationales », *Etudes Internationales*, vol. 43, n° 1, pp. 5-25.
- VAN HOUTUM, Henk (2002). « Borders of Comfort : Spatial Economic Bordering Processes in the European Union », *Regional and Federal Studies*, vol. 12, n° 4, pp. 37-58.
- VAN HOUTUM, Henk y Roos PIJPERS (2007). « The European Union as a Gated Community : The Two-Faced Border and Immigration Regime of the EU », *Antipode*, vol. 39, n° 2, pp. 291-309.
- WACHOWIAK, Helmut (2006). *Tourism and Borders*, Farnham, Ashgate.
- WALTERS, William (2002). « Mapping Schengenland : Denaturalizing the Border », *Environment and Planning D : Society and Space*, vol. 20, n° 5, pp. 561-580.
- ZAPATA-BARRERO, Ricard y Xavier FERRER-GALLARDO (2012). *Fronteras en movimiento : migraciones hacia la UE en el contexto mediterráneo*, Barcelona, Ediciones Bellaterra.

***André-Louis Sanguin**

Investigador y Profesor Titular de la
Universidad de Paris-Sorbona (Francia)
Dr. en Geografía por la Universidad de
Lieja (Belgica) . Dr. en Geografía por la
Universidad de Paris-Sorbona
e-mail : al.sanguin@orange.fr

Fecha de Recibido: Diciembre 2014
Fecha aprobación: Mayo 2015