

El poder político y la política fronteriza en Europa: la utilidad de comparar las fronteras internas y externas de la Unión Europea*

Political Power and Border Politics in Europe: The Utility of Comparing Internal and External Borders of the European Union

_____ Harlan Koff**

Resumen: Aunque la Unión Europea (UE) ha promovido exitosamente la cooperación transfronteriza interna, este artículo muestra que sus programas no logran necesariamente los objetivos declarados. El autor afirma que una de las debilidades de la literatura actual sobre fronteras europeas es que los académicos, a menudo, presentan las políticas transfronterizas como un indicador de la integración sin examinar su impacto en las comunidades fronterizas locales. De hecho, la integración verdadera no es sólo un producto de las políticas europeas, sino que también depende de las relaciones de poder en los vecindarios políticos. En áreas donde estas relaciones transfronterizas son simétricas, la integración ocurre en términos reales, aún cuando las condiciones estructurales son menos ventajosas. Por el contrario, cuando las relaciones transfronterizas de poder son asimétricas, entonces los programas de integración logran un éxito limitado, aún en presencia de estructuras positivas de oportunidad. Por tanto, este artículo asegura que ese poder informal afecta a la integración económica y política más que el poder formal. Para ilustrar estos puntos, se examina el impacto de programas regionales de integración en dos casos transfronterizos europeos: el Eurométropole que abarca el norte de Francia y el sur de Bélgica, y el de Bari, Italia - Durres, Albania.

[195]

Palabras clave: Integración Fronteriza; Integración Económica; Integración Política; Unión Europea.

Cómo citar este artículo: Koff, Harlan. (2008, enero-junio). El poder político y la política fronteriza en Europa: la utilidad de comparar las fronteras internas y externas de la Unión Europea. *Estudios Políticos*, 32, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia, 195-226.

* Este artículo forma parte de la investigación «*The Impact of Regional Integration on Border Communities in Europe and the Americas*», que ha sido apoyado por el Instituto Universitario Europeo, El Programa Fulbright y la Universidad de Luxemburgo. Artículo recibido: febrero 20, 2008. Aprobado: marzo 26, 2008.

** M.A. y doctorado de la Duke University (Estados Unidos). Director del Instituto de Ciencias Políticas y Co-coordinador del Programa de Investigación «Gobernanza Europea» en la Universidad de Luxemburgo. El es también el Presidente del Consorcio de investigación comparativa en integración regional y cohesión social (RISC por sus siglas en inglés).harlan.koff@uni.lu

Abstract: Even though the European Union has successfully promoted internal cross-border cooperation, this article argues that its programs do not necessarily accomplish their declared objectives. The author contends that one of the weaknesses of the current literature on European borders is that scholars often present the presence of cross-border policies as an indicator of integration without examining their impact on local cross-border communities. True integration, in fact, is not only a product of «top-down» European policies, but it also depends on power relationships within local communities. In areas where these cross-border relationships are symmetrical, then integration occurs in real terms, even when structural conditions are less advantageous. When cross-border power relationships are asymmetrical, then integration programs often achieve limited success even in the presence of positive opportunity structures. Thus, this article contends that informal power affects economic and political integration more than formal power. In order to illustrate these points, this article examines the impact of regional integration programs on two cross-border cases: the Eurométropole that encompasses Northern France and Southern Belgium, and Bari-Italy-Durres, Albania.

Keywords: Border Integration; Economic Integration; Political Integration; European Union.

Introducción*

A través de la historia del continente europeo, las fronteras políticas siempre han sido fluidas. Los académicos que han estudiado la formación de Estados han reconocido la construcción social de los territorios. Algunos, como John Agnew, sostienen que el carácter de las entidades políticas refleja los cambios en los mercados globales cuya evolución ha sido causada por la necesidad de una regulación económica. Así como el capitalismo se desarrolló en varias etapas, los imperios cedieron su lugar dominante a los Estados-nación, ya que estas entidades representan las estructuras más eficientes para la economía política liberal. Otros, como Charles Tilly, consideran que la formación del Estado deriva de la competencia entre los actores políticos y del curso de la evolución política de Europa, resultado de las relaciones de poder. Personalmente afirmo que la forma política de la Europa contemporánea es la culminación de los dos procesos antes mencionados. La integración regional, que se ha acelerado desde el fin de la guerra fría es una respuesta política a la globalización y la creciente competencia entre economías regionales. Asimismo, la ampliación de Europa marca una respuesta a los cambios globales en la naturaleza del poder de la política internacional, que ha enfatizado el papel del *poder suave* (*soft power*), definido como la capacidad de influir indirectamente en la conducta o los intereses de otras entidades políticas por medios culturales, económicos o ideológicos, y del multilateralismo, definido como la concertación de varios estados en cuestiones políticas específicas. Ambos procesos han afectado significativamente las regiones transfronterizas en Europa.

[197]

En su libro *Citoyenneté et Nationalité en Europe*, Patrick Weil y Russell Hansen consideran que la integración europea ha afectado significativamente las divisiones entre la Europa contemporánea y sus áreas vecinas. Los Acuerdos de Schengen efectivamente eliminaron los controles europeos de fronteras internas y completaron el proceso que permite los intercambios transfronterizos de los bienes, los servicios y la mano de obra dentro de la Unión Europea (UE). Weil y Hansen, entre otros, sostienen que esa integración europea adicional ha creado una separación clara entre «Europa y europeos» y los países y las personas «no-europeos». Estos autores afirman, con razón, que este proceso a menudo ha afectado las opiniones políticas y ha elevado la discriminación contra los «no-Europeos» en la UE. Esta posición está reflejada en gran parte de

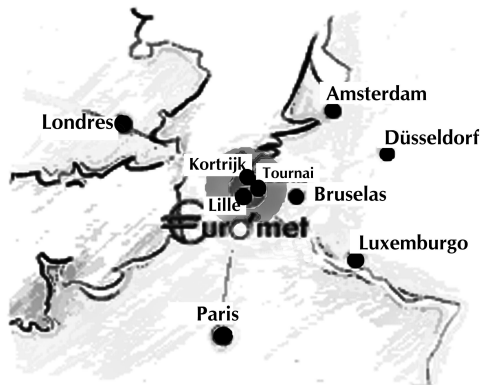
* El autor agradece Myriam Vaquero Casado, Patricia Schurmann y Carmen Maganda por sus contribuciones a este artículo.

la literatura sobre la política fronteriza de la Europa contemporánea. A menudo, se asume que la integración supranacional ha promovido la cooperación transfronteriza dentro de la UE, pero este proceso también ha bloqueado los intercambios en las fronteras externas a la unión.

[198] Aunque la UE haya promovido exitosamente la cooperación transfronteriza interna, este artículo muestra que sus programas no logran necesariamente los objetivos declarados. Afirmando que una de las debilidades de la literatura actual sobre fronteras europeas es que los académicos, a menudo, presentan las políticas transfronterizas como un indicador de la integración, sin examinar su impacto en comunidades transfronterizas locales. De hecho, la integración verdadera no es sólo un producto de las políticas europeas «de arriba hacia abajo», sino que también depende de las relaciones de poder al interior de los vecindarios políticos. En áreas donde estas relaciones transfronterizas son simétricas la integración ocurre en términos reales, aún cuando las condiciones estructurales son menos ventajosas. Por el contrario, cuando las relaciones transfronterizas de poder son asimétricas entonces los programas de integración logran un éxito limitado, incluso en presencia de estructuras positivas de oportunidad. De este modo, este artículo asevera que el poder informal afecta a la integración económica y política más que el poder formal. De hecho, cuando las relaciones informales de poder son asimétricas la integración tiene un impacto negativo en la cohesión social, mientras que cuando estas relaciones son simétricas la colaboración transfronteriza mejora la cohesión.

Para ilustrar estos puntos, este artículo examina el impacto de programas regionales de integración en dos casos transfronterizos europeos: el Eurométropole que abarca el norte de Francia y el sur de Bélgica, y Bari, Italia-Durres, Albania. He elegido estos casos teniendo en cuenta sus características estructurales y culturales. Estas comunidades varían en términos de integración europea. El Eurométropole se ubica en el corazón de la Unión Europea, situado entre Bruselas, Ámsterdam, París y Londres (Véase mapa 1), y es uno de los proyectos transfronterizos más importantes de la UE. Bari y Durres están separados no sólo por la frontera externa de la UE, situando estas ciudades en la periferia de la política europea, sino también por el Mar Adriático (Véase mapa 2), por lo que se esperaría «más integración» en el primer caso y «menos integración» en el segundo.

Mapa 1. La Eurométropole



Fuente: Eures channel, 2007.

Mapa 2. Bari-Italy y Durres, Albania



Fuente: Viamare, 2007.

Estos casos también permiten controlar otras variables importantes como las historias culturales y los mercados económicos. Ambos casos están caracterizados por historias transfronterizas. En el caso del Eurométropole, la comunidad abarca un área que formaba parte del condado de Flandes creado en el año 892 d.c. Esta área fue gobernada en diferentes períodos por franceses, austriacos y españoles, fue dividida en 1668, cuando el Rey Louis XIV de Francia instauró exitosamente la sede en la ciudad de Lille (ahora la capital del Eurométropole), que a partir de entonces hizo parte del territorio francés. A pesar de este hecho, los habitantes de dicha ciudad mantuvieron muchas de sus lealtades a sus vecinos belgas.

[199]

Económicamente, Flandes fue una de las partes más urbanizadas e industrializadas de Europa. En la Edad Media, las ciudades de Lille, Gante, Amberes y Kortrijk llegaron a ser capitales europeas gracias a la industria textil y a sus importantes centros de comercio. En tiempos modernos, la economía industrial de la región fue impulsada por la producción textil y por la minería del carbón. En los años ochenta, sin embargo, esta área empezó a sufrir una crisis económica, vigente aún en ciertas zonas. Las nuevas formas de generación de energía forzaron el fin de la mayor parte de las minas en la región. Así mismo, la mayoría de las compañías textiles dejaron la región para establecerse en países en desarrollo, particularmente en la India, donde los costos laborales (y los salarios) son más bajos. Cuando el desempleo subió aproximadamente a un veinte por ciento, la economía de la región fue transformada por proyectos de la UE, poniendo hincapié en los servicios, el transporte y las actividades de

venta por correo. Por estas transformaciones, Lille llegó a ser la capital regional, debido a sus relaciones estratégicas con miembros del gobierno nacional francés en París y las élites europeas en Bruselas.

Como Lille, Bari es también una ciudad donde el desarrollo histórico ha sido marcado significativamente por la colaboración transfronteriza. La ciudad ha sido gobernada por lombardos (del norte de Italia), austriacos (Frederick II) e incluso gobernantes islámicos, pues el Emirato de Bari fue fundado por el Emir Kahfun en 847 y duró veinte años. Esta historia de carácter internacional es el origen del orgullo que porta esta ciudad. Esta es la única ciudad italiana con un Santo Patrón nacido en el extranjero (San Nicolás) y su lema actual es «un puente entre oriente y occidente».

[200]

Como el Eurométropole, donde Lille ha mantenido alianzas cercanas con sus vecinos belgas, el desarrollo de Bari ha estado ligado a las asociaciones de la ciudad con los Balcanes. De hecho, Bari es el segundo puerto del sur de Italia (después de Nápoles) y acoge la Fiera del Levante, que es la feria comercial más grande en la región del Adriático y una de las más grandes de todo el Mediterráneo. La ciudad también jugó un papel político estratégico en los Balcanes porque fue el puerto donde líderes italianos, en particular Benito Mussolini, lanzaron sus esfuerzos coloniales hacia Albania, Grecia y la ex-Yugoslavia. Aún en tiempos recientes, la ciudad ha sido el centro de la relación de Italia con los Balcanes, porque ha sido la base para misiones italianas humanitarias, como *Progetto Arcobaleno* en Bosnia y Kosovo durante los años noventa. Recientemente, en abril de 2008, la brigada Pinerolo, que tiene su base en Bari, ha sido enviada a Kosovo para dirigir las misiones de mantenimiento de la paz realizadas por la OTAN en Kosovo occidental.

En el otro lado del Adriático, las intervenciones políticas y económicas que se originaron en Bari marcaron la historia de Albania de manera visible. Como Bari, la economía de la ciudad de Durres fue construida alrededor del comercio en el mar Adriático y la historia reciente de la ciudad ha sido marcada por su relación con Italia. De hecho, los italianos han tenido un fuerte interés en la ciudad desde finales del siglo XIX. Por esta razón, invirtieron mucho en el movimiento de independencia albanés, cuando Albania fue gobernada por el Imperio Austro-húngaro. Durante el breve reinado del rey Zog en los años veinte, Italia, y específicamente Bari, contribuyeron con grandes cantidades de capital para el mejoramiento de la infraestructura en la ciudad de Durres. Las inversiones fueron hechas para construir calles más anchas, para mejorar el puerto y para construir las fábricas que producían principalmente harina, cigarrillos y pastas. Por esta causa, la

ciudad ha sido ocupada en dos ocasiones por el ejército italiano, primero en 1918 y después bajo el régimen fascista de Mussolini en los años treinta. Bari fue el puerto naval más utilizado para estas ocupaciones.

Como las ciudades del Eurométropole, Bari y Durres experimentaron cambios socio-económicos significativos a principios de los años noventa. La caída del comunismo en Albania (1991-1992) coincidió con los escándalos *tangentopoli* de la corrupción en Italia, que afectaron severamente a Bari. Mientras Durres aprendía a enfrentarse con una nueva economía de mercados libres, Bari sufría la pérdida de empleos en sus tres compañías más importantes: el Aquedotto Pugliese (el servicio de aguas), el puerto marítimo, y la Fiera del Levante. Estas tres compañías fueron entidades semipúblicas mal administradas y acusadas de fraude debido a la corrupción.

Esta situación creó muchas necesidades económicas en ambos lados de la frontera marítima. Durres, una de las ciudades más dinámicas en el país más pobre de Europa, y Bari, una ciudad italiana bastante pobre con grandes problemas estructurales pero con mucho potencial, construyeron una relación económica basada en intereses recíprocos relacionados con el transporte y el comercio. Gracias a la colaboración política local, así como a las grandes inversiones de la UE, ambas ciudades mejoraron sus puertos y el comercio naval llegó a ser una conexión común entre ellas. Además, la cámara de comercio de Bari y la Fiera del Levante promovieron la inversión en Durres. Por esta razón, muchos empresarios en Bari, donde la industria textil sigue siendo de gran relevancia, han abierto fábricas al otro lado del Adriático. En consecuencia, ha surgido una economía regional que hace comparable el caso de Bari y Durres con el del Eurométropole.

Este artículo está dividido en cuatro secciones. La primera parte presenta el estado de la literatura sobre las políticas transfronterizas en Europa, específicamente, se examinan los estudios sobre el impacto de la integración europea en comunidades transfronterizas. La segunda parte se centra en los proyectos formales de integración transfronteriza en el Eurométropole y en el caso Bari-Durres, analiza el carácter de la integración transfronteriza en los casos seleccionados y discute las funciones de varios actores en procesos de integración transfronteriza. La tercera parte, discute el impacto de la integración transfronteriza en dichos casos, al abordar las siguientes preguntas: ¿Cómo ha afectado la integración a la cohesión social en éstas comunidades? ¿Quiénes han sido los «ganadores» y los «perdedores» en estos procesos de integración? Finalmente, la cuarta parte presenta las conclusiones del artículo.

1. La política transfronteriza europea: ¿sobreestimando la integración?

Desde los años noventa, la literatura sobre política europea ha aumentado su atención en las regiones transfronterizas. Los académicos como Scott, Perkmann y Sum, Anderson, Brunet-Jailly, entre otros, han presentado estudios sobre los cambios contemporáneos en las regiones transfronterizas buscando «teorizar las fronteras». Específicamente, estos autores han tratado de crear un paradigma que explique por qué ocurre la integración transfronteriza y cómo este proceso ha afectado a las comunidades fronterizas.

[202] Esta literatura ha estado muy influenciada por los estudios de la Unión Europea. Por un lado, esto ha sido útil porque ha guiado la investigación sobre las regiones europeas fronterizas, al presentar un marco institucional bien definido para la construcción de teorías. Por el otro, desafortunadamente, esto también ha limitado los estudios sobre dichas zonas dinámicas a preguntas relacionadas con la elaboración de políticas públicas. En *Deceiving (Dis)Appearances: Contemporary Developments in European and North American Border Regions*, he mostrado que los estudios sobre la política fronteriza europea tienen un carácter distintivo con relación a los estudios sobre otras regiones.¹ La UE se caracteriza por un sistema político más complejo y unas estructuras institucionales más desarrolladas. De ahí que los estudios de regiones fronterizas se centren en el desarrollo de la Unión Europea y su impacto sobre la geografía política del continente.

La mayor parte de estos estudios examinan las medidas específicas de política europea que han desarrollado la integración fronteriza en el continente. Las primeras de estas medidas son los Acuerdos de Schengen, firmados en 1985 y ampliados en 1990, los cuales abolieron los controles de las fronteras entre la mayoría de los estados europeos. Gran parte de los académicos coinciden en que estos acuerdos crearon dos «clases» de fronteras en la UE: una interna y otra externa. Los académicos de la planificación económica y las políticas públicas, como Aykaç, Benington y Harvey, Blatter, Papdemetriou y Meyers, entre otros, han documentado cómo el marco de Schengen ha llevado al desarrollo de comunidades transfronterizas y economías transnacionales en

¹ En Norteamérica y Sudamérica, gran parte del análisis sobre fronteras y comunidades fronterizas se centra en los actores y cómo éstos conducen la integración desde abajo. En estudios sobre Norteamérica, las fronteras a menudo son vistas como puntos de conflicto nacional y al mismo tiempo de cooperación local. En el campo de la política de inmigración, autores como Alarcón, Andreas, Cornelius y Sadowski-Smith han mostrado de qué manera las políticas de control de los EEUU han bloqueado los cambios políticos en las fronteras mexicana y canadiense.

toda Europa. Por ejemplo, Luxemburgo ha formado La Gran Región con partes de Alemania, Francia y Bélgica. Esta fusión ha ayudado a Luxemburgo a transformarse de un pequeño Estado-nación a una capital regional. Investigadores que han estudiado la Gran Región (Cf. Berger, 2005) indican que más de 120.000 personas cruzan las fronteras nacionales diariamente por razones profesionales. Los residentes de Luxemburgo gastan más de 900 millones de euros por año en comercio con otras partes de la Gran Región (Cf. STATEC, 2007, p. 1). Asimismo, los residentes extranjeros de esta región gastan más de mil millones de euros anuales en Luxemburgo (Cf. STATEC, 2007, p. 1). Semejantes cambios económicos han derramado sus beneficios en la política y la sociedad civil. En 2007, la Gran Región fue denominada: «capital europea de la cultura» y durante todo el año cultural fueron organizadas diferentes manifestaciones en ciudades y pueblos de los cuatro países que conforman dicha región.

Por supuesto, los Acuerdos de Schengen también han tenido el efecto contrario en las comunidades situadas en las fronteras externas de la UE. Esto ha afectado especialmente a Europa del Este. Académicos como Obydenkova, Alexeev y Kirchner, han afirmado que la implementación de los Acuerdos de Schengen dividió artificialmente las economías fronterizas (es decir, entre Alemania y la República Checa (años noventa) y entre Polonia y Rusia), que habían sido alimentadas por la colaboración intergubernamental, la cual evolucionó cuando estos países fueron miembros del Pacto de Varsovia. Algunos estudiosos, como Kupiszewski, se refieren a las fronteras Schengen como «la nueva cortina de hierro». En investigaciones sobre la política de Europa del sur, como los trabajos publicados por Alscher, Baldwin-Edwards, entre otros, se discute, asimismo, que en las fronteras externas a las Schengen se han interrumpido los flujos tradicionales de bienes, servicios y trabajadores, que habían caracterizado históricamente a la región mediterránea.

Otra de las contribuciones importantes de la UE, para impulsar la integración transfronteriza, ha sido la creación de políticas económicas de desarrollo que se centran en regiones geográficas y económicas antes que en estados. Según el sitio web oficial de éste programa llamado Interreg: «La iniciativa de Interreg está diseñada para reforzar la cohesión económica y social a través de la UE, fomentando el desarrollo equilibrado del continente para la cooperación transfronteriza, transnacional e interregional» (Interreg Adriatic Cross Border, 2007). En el periodo 2000-2006, los proyectos que fueron cofinanciados por la Comisión Europea y los países miembros de la UE tuvieron un presupuesto total de 4.87 mil millones de euros.

Los Programas de Interreg han sido divididos en tres áreas: primero, la cooperación transfronteriza entre regiones adyacentes, con el fin de crear centros sociales y económicos transfronterizos a través de estrategias comunes de desarrollo; segundo, la cooperación transnacional, que involucra a las administraciones locales, nacionales y regionales, para promover una mejor integración dentro de la UE a partir de la formación de grandes grupos de regiones europeas; y tercero, la cooperación interregional, con el objetivo de mejorar la eficacia de las políticas regionales y los instrumentos de desarrollo para el intercambio a gran escala de información, de experiencias y redes. Mientras todas estas iniciativas han facilitado la cooperación transfronteriza en Europa, los programas que reciben la denominación de «transfronterizos» se han multiplicado desde el nacimiento de Interreg, a principios de los años noventa.

Perkmann ha señalado que más de setenta comunidades fronterizas (tanto ciudades como regiones) se han integrado en acuerdos organizacionales de algún tipo con sus contrapartes del otro lado de las fronteras. Los programas de Interreg se centran en las siguientes prioridades:

- a) promoción del desarrollo urbano, rural y de las costas;
- b) fortalecimiento del espíritu empresarial;
- c) desarrollo de pequeñas y medianas empresas, incluyendo las del sector turístico;
- d) asistencia para la integración económica y la inclusión social;
- e) iniciativas para favorecer el uso compartido de recursos humanos y las estructuras para la investigación, el desarrollo tecnológico, la educación, la cultura, la comunicación, la salud y la protección civil;
- f) medidas para la protección ambiental, que mejoran la eficiencia de la energía renovable y las fuentes de energía;
- g) mejora del transporte, las redes de información, comunicación y servicios, así como los sistemas de agua y energía;
- h) aumentar la cooperación en áreas legales y administrativas;
- i) aumentar el potencial humano e institucional para la cooperación transfronteriza.

Estos proyectos seguramente han contribuido al desarrollo económico en comunidades fronterizas de Europa. La mayor parte de la investigación sobre fronteras europeas ha establecido acertadamente que su más grande contribución ha estado en el campo de la gobernanza. De hecho, muchos autores comentan que Interreg y otros programas de la UE han dado más autonomía a las administraciones locales frente a los límites nacionales.

Mientras que el análisis tradicional de la integración regional, especialmente en la Unión Europea, se centraba en la tensión política entre organizaciones supranacionales y sus países miembros y en los debates sobre la autoridad y las competencias en varias arenas de la política pública, estudios recientes han empezado a analizar las relaciones institucionales a través de la óptica del «*multi-level governance*» (multiniveles de gobierno). Esta aproximación, originalmente propuesta por Gary Marks y Liesbet Hooghe, sostiene que la implementación exitosa de las políticas públicas, especialmente en las áreas del desarrollo regional y social, depende de las actividades realizadas por las administraciones municipales.

Los programas de Interreg se basan en esta premisa. Marks y Hooghe describen dos tipos de *multi-level governance*. El primer tipo analiza la relación continua entre agencias gubernamentales generales y, de manera opuesta, el segundo tipo comprende la interacción entre los actores públicos y privados, locales, nacionales y supranacionales, en áreas específicas de la política. Ambos tipos de gobierno *multi-level* han sido el foco de numerosos estudios empíricos en comunidades fronterizas europeas (Cf. Scott, 2007; Dupuy, 2005). Lo que llama la atención en este trabajo es que el impacto de los actores a menudo es ignorado. Esta investigación se centra generalmente en la presencia de programas Interreg como un indicador de la integración fronteriza. A menudo se asume que el comportamiento de las élites sigue los objetivos de las políticas definidas en programas de Interreg. El problema de esta lógica es que no explica por qué algunos programas tienen éxito aún en condiciones adversas, es decir, en los programas aplicados en las fronteras externas a las Schengen; mientras que otros fallan a pesar de la existencia de estructuras positivas de oportunidad. Esta, justamente, es la pregunta central de este artículo.

[205]

2. Cooperación transfronteriza en Europa: el papel de liderazgo

Recientemente, se han dado tres cambios importantes en el estudio de las relaciones internacionales que afectan las áreas fronterizas. Los tres abordan el mencionado «desafío a la soberanía de Estados-naciones.» Estos nuevos paradigmas incluyen: la gobernanza multi-nivel, que se centra en las relaciones entre los actores políticos en Europa; el «mundo sin fronteras», que acentúa las redes económicas globales y «el nuevo regionalismo», que enfoca la construcción de nuevas identidades transfronterizas. Este artículo examina el primero de estos enfoques. Sin embargo, el segundo y el tercero afectan significativamente al gobierno *multi-level* en Europa.

Una de las debilidades de la reciente literatura en política fronteriza europea es que, a menudo, asume que dicha integración es un proceso «de abajo hacia arriba» porque se centra en actores locales. Considero que este no es necesariamente el caso, pues los procesos «de abajo hacia arriba» deben estar definidos por un enfoque inclusivo que abarque diversos actores políticos. Aunque la integración fronteriza se centre en entidades políticas locales puede ser elitista y estar fundamentada en una relación «de arriba hacia abajo». Cuando se da este caso, la investigación que aborda la aproximación hacia un «mundo sin fronteras» (Cf. Ohmae, 1990) y el enfoque sobre el «nuevo regionalismo» (Cf. Keating, 2001) pueden ser útiles para descifrar los procesos de integración fronteriza. Como otros líderes, las élites políticas a nivel local crean o revitalizan las identidades transfronterizas para justificar las políticas de gestión económica relacionadas con la competencia global. Esta diferencia en procesos «de arriba hacia abajo» y «de abajo hacia arriba» está ilustrada en la discusión de los dos casos seleccionados para este artículo.

2.1 Eurométropole: el liderazgo, el mito y la innovación

[206]

Como lo he indicado anteriormente, las 125 alcaldías que son miembros del recientemente creado Eurométropole tienen fuertes relaciones históricas que los hacen socios estratégicos en los fluidos contextos de las fronteras europeas. El proceso de integración del Eurométropole ha estado en continuo desarrollo durante los últimos veinte años y ha originado la creación de un euro-distrito que se enfoca en «facilitar y promover la cooperación transfronteriza, transnacional e interregional» (Cf. Lille Métropole, 2007). Esta área de 3.500 km² tiene 2.2 millones de habitantes (Cf. Lille Métropole, 2007), se caracteriza por sus interconexiones entre los pueblos y las ciudades que participan, las cuales se unen por 14 líneas de autobús inter-urbano, 10 carreteras y varias redes del tren. El Eurométropole se localiza en el corazón de los ferrocarriles de Europa, a causa de su ubicación entre Londres, París, Bruselas y Ámsterdam, y porque la sede de la agencia europea de ferrocarriles se encuentra allí. El Eurométropole fue creado oficialmente en enero del 2008 y tiene un presupuesto de trabajo de 989.900 euros (Cf. Septentrion, 2007).

Lille es la capital del Eurométropole, cuyo primer presidente es Pierre Mauroy, el ex-alcalde de la ciudad. Para muchas personas, Mauroy es un innovador. Durante un importante foro sobre ciudades globales en 2006, Rudy Demotte, quien en aquel momento era el ministro belga en asuntos sociales y salud pública, empezó su intervención diciendo: «yo no empezaría mi discurso sin rendir homenaje delante de ustedes, al presidente Mauroy por haber hecho de Lille, esta metrópolis francesa-belga, lo que es hoy. Ha sido un gran placer

para mí acompañarlo en su trabajo para darle a la ciudad de Lille una verdadera dimensión europea uniendo a los franceses y a los belgas alrededor de un solo proyecto transfronterizo» (Mauroy, Demotte y De Clerck, 2008).

El Eurométropole es, de hecho, el último paso de un proceso que Mauroy empezó en los años setenta. Durante ese tiempo, la crisis del petróleo internacional golpeó duramente la economía de Lille, las minas locales de carbón cerraron y las fábricas de textiles se trasladaron a Estados en vías de desarrollo, como indiqué anteriormente. El empleo privado en Nord-Pas de Calais, región donde está situada Lille, ha disminuido en un 24%. También llegó a ser la región francesa con la más alta tasa de emigración debido a una combinación de altos índices de natalidad con las limitadas oportunidades de trabajo para los jóvenes.

Mauroy, junto con otros, trabajó duramente para reformar la economía local. Su visión llevó al cambio de una economía basada en la industria, donde sólo las fábricas de automóviles eran económicamente viables, a una centrada en los servicios y el turismo. Para lograr este objetivo, Mauroy trabajó en el desarrollo de las redes que podrían sostener esta reconversión. Su logro más grande fue el desarrollo de la Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU). Esta conurbación unió las ciudades vecinas de Lille, Roubaix y Tourcoing junto con otras 86 alcaldías, al momento de su creación en 1969 como la Communauté Urbaine de Lille (su nombre cambió en 1996). Bajo el liderazgo de Mauroy, el LMCU expandió enormemente su papel en las políticas locales y nacionales. Al principio, fue responsable de la planificación y del transporte urbano. En los años noventa, el LMCU construyó nuevos sistemas de tranvías y autobuses que ligaron sus alcaldías-miembros; también coordinó muchos trabajos públicos de relevancia como la reconversión de fábricas textiles en instalaciones universitarias, escuelas y habitaciones públicas de bajo costo. Xavier Poulet-Goffard señala que el impacto de la crisis urbana en Nord-Pas de Calais se fue debilitando debido a las grandes inversiones estatales que aumentaron el empleo en el sector público en un 37%, en gran parte, como consecuencia de estos proyectos de renovación urbana (Cf. 2005). El LMCU también invirtió mucho en universidades locales (especialmente en ciencia y tecnología) y en campañas para atraer a las empresas privadas. Para cumplir este último objetivo, el LMCU creó la Agence pour la Promotion International du Lille métropole (APIM) en 1995, esta agencia, cofinanciada por el LMCU y la cámara de comercio e industria, ha ayudado a atraer 31.902 empresas hacia la *Métropole* (Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille, 2004).

[207]

Además del APIM, Mauroy y el LMCU invirtieron mucho en la creación de Euralille, que es el tercer barrio empresarial más grande de Francia. Este proyecto innovador incluye una moderna estación de ferrocarril, un centro comercial, bloques de oficinas, apartamentos, hoteles, parques e instalaciones culturales. Se estima que 14 millones de personas utilizan el centro cada año y que genera 214 millones de euros anualmente (Cf. «Euralille», 2008). El proyecto ha sido tan exitoso que el LCMU ya ha empezado a construir un nuevo centro llamado Euralille2.

Debido a estos éxitos, el LCMU ha ensanchado su papel en la planeación económica local. En 2002, le fue otorgada oficialmente la responsabilidad del desarrollo económico de toda la zona. Además, el LCMU ha hecho numerosos contactos con ciudades belgas para promover el turismo y el comercio especialmente dentro del contexto del proyecto de Euralille. Por esta razón, la creación del Eurométropole es un paso lógico con miras en las necesidades económicas de Lille. A nivel personal, es también un paso lógico para Pierre Mauroy, quien llegó a ser alcalde de Lille en 1973, presidente del LCMU en 1989 y ahora presidente del Eurométropole en 2008.

[208]

Puede parecer exagerado realzar la importancia del papel de Pierre Mauroy en la creación del LCMU y la Eurométropole, sin embargo, no se puede negar que este proyecto transfronterizo ha sido promovido por Mauroy y su «protégée» Martine Aubry, actual alcaldesa de Lille (desde el 2001) y presidenta del LCMU (desde 2008), en función de sus ambiciones por dar una mayor posición internacional a su ciudad. Todo esto también ha sido posible debido a la estructura del sistema político francés. A diferencia de otros países, donde los políticos deben elegir entre papeles nacionales y locales, los líderes franceses pueden tenerlos simultáneamente en varios niveles de la política. Mauroy ha sido alcalde de Lille, presidente del LCMU (1989-2008), presidente de Nord-Pas de Calais (1974-1981), diputado en el parlamento francés (1973-1992) y senador (desde 1992). Igualmente, fue Primer Ministro de Francia tres veces en los años ochenta durante el mandato del presidente socialista François Mitterand. Por su parte, Martine Aubry, quien es hija de Jacques Delors, el ex-presidenta de la Comisión Europea, también ha estado activa en la política francesa nacional como ministra del empleo y la solidaridad de 1997 al 2000.

Lille ha prosperado significativamente en la integración fronteriza porque estos líderes locales han utilizado sus relaciones políticas tanto a nivel nacional como europeo para mejorar la posición económica y política de la ciudad. Cuando Mauroy llegó a ser alcalde en los años setenta, Lille era una ciudad de poco más de 200.000 habitantes que compartía su importancia

política en la región con otras ciudades francesas y belgas como Lens, Calais, Charleroi, Tournai, entre otras. Gracias a la exitosa integración en el LMCU, Mauroy pudo crear una *métropole* que ha llegado a tener, indiscutiblemente, el poder en la región. Por ello, Lille, que todavía tiene una población que apenas supera las 200.000 personas, ha visto aumentar su influencia nacional e internacional al representar un área metropolitana de más de un millón de habitantes (la población del LMCU). Ahora que Mauroy ha llegado a ser presidente del Eurométropole, Lille domina un área demográfica con más de dos millones de residentes.

Para comprender cómo Mauroy y Aubry pudieron ejercer tanto poder en la política local y regional es importante comprender el sistema de partidos políticos en Nord-Pas de Calais. Debido a sus orígenes industriales, esta parte de Francia se ha caracterizado tradicionalmente por la existencia de fuertes sindicatos y partidos de izquierda. Una vez que el Partido Comunista perdió legitimidad en los años noventa, como consecuencia de la caída del Muro de Berlín, el Partido Socialista tuvo el monopolio del poder político. Muchos estudios sobre la política en Lille y Nord-Pas de Calais, afirman que esta área no sólo es dominada por socialistas sino que además el partido ha mantenido su carácter jerárquico tradicional en la región (Cf. Koff, 2008). Esto se debe a que tanto Mauroy como Aubry fueron y continúan siendo figuras importantes en el Partido Socialista a nivel nacional, no sólo hicieron contactos nacionales e internacionales importantes para la ciudad, además, pudieron controlar las políticas partidistas a nivel local y regional.

En entrevistas con representantes de partidos y organizaciones no gubernamentales, numerosos funcionarios locales (inclusive socialistas) describieron la política local como «no-democrática», porque el Partido Socialista ha ganado cada elección local desde la Segunda Guerra Mundial y «tiene el poder apretado en un puño». Además, porque el partido está organizado jerárquicamente, los líderes controlan fuertemente las decisiones internas. Así, la combinación del éxito electoral del partido (debido a las tradiciones locales izquierdistas) y su estructura de organización interna han permitido a unos pocos líderes, especialmente a Mauroy y Aubry, elevar su influencia en la política local y en las relaciones transfronterizas. De este modo, la integración fronteriza debe ser considerada, en este caso, como un proceso «de arriba hacia abajo» incluso si tiene raíces locales. Si bien el Eurométropole revitalizó la noción cultural del condado de Flandes unido, es claro que sus verdaderos objetivos son económicos y la zona transfronteriza sigue los intereses de la ciudad de Lille, que dirige el Eurométropole.

2.2 Bari-Durres: una alianza estratégica basada en necesidades recíprocas

Como Lille, Bari puede ser considerada una capital regional debido a la influencia que ejerce sobre el desarrollo en el sur de Italia y en la zona del Mar Adriático. Sin embargo, a diferencia de Lille, Bari ha estado caracterizada a menudo por contradicciones. Esto es especialmente cierto en el plano económico. Por ejemplo: muchos economistas locales (Cf. Viesti, 1998) han señalado el reciente crecimiento industrial de la ciudad, que dobla las tasas de crecimiento presentes en el resto del sur de Italia, lo que evidencia su potencial económico, pero, al mismo tiempo, estas tasas están por debajo de los promedios nacionales y son mucho más bajas que las encontradas en las regiones del norte Italia; la tasa de desempleo de la ciudad es del 14%, una de las más bajas en el sur de Italia, pero las tasas de desempleo femenino (26%) y de desempleo juvenil (33%) siguen siendo elevadas (Metropoli Terra di Bari, 2007); caso igualmente paradójico es el de los funcionarios de las ciudades locales, quienes han promovido procesos para la modernización de la producción en las industrias locales (especialmente textiles), empero, la región se ha centrado en los modelos tradicionales de trabajo familiar, que se caracterizan por sueldos bajos, trabajos precarios y empleo informal.

[210]

De hecho, la estructura social y demográfica de Bari es en apariencia semejante a la de Lille, pero su carácter se diferencia debido a sus múltiples contradicciones. Como, Lille, Bari tiene un pequeño centro urbano de poco más de 200.000 habitantes y un área metropolitana con más de 800.000.² Sin embargo, a diferencia de Lille, los líderes en Bari no han podido construir un gobierno efectivo para su área metropolitana. En 2006, 31 alcaldías crearon la Metropoli Terra di Bari, pero la organización todavía está en fase de construcción. Durante algunas entrevistas con funcionarios locales, provinciales y regionales, la mayoría de los representantes de Bari destacaron por su «individualismo» e «interés». De hecho, contrario a Francia, los líderes locales no pueden tener simultáneamente posiciones en el gobierno nacional. Por esta razón, muchos funcionarios locales utilizaron la política regional para darse a conocer con líderes nacionales del partido y posicionarse en la política nacional. Así, el comportamiento de las élites a menudo sigue intereses individuales antes que objetivos políticos o económicos a favor de la comunidad. Por consiguiente, a diferencia de Lille, donde los líderes locales desarrollaron primero el LMCU que evolucionó en el Eurométropole, el gobierno metropolitano de Bari nació después de que la ciudad había iniciado su

² Datos oficiales. Cf. Alcaldía de Bari, 1994, p.164.

colaboración con ciudades albanesas, especialmente Durres, porque sólo recientemente ha surgido una clase de líderes con intereses y enfoque locales.

En general, muchos observadores sostienen que durante los años ochenta y noventa Bari fue una ciudad a la que le faltó liderazgo económico y político. Mientras que la crisis de Lille fue resultado de las tendencias económicas globales, la crisis de Bari provino del desgobierno local. Esto ha sido descrito por numerosos académicos. Como ejemplo tenemos el trabajo de Elisabetta Caprioli y Arcangela G. Giorgio, quienes hacen referencia a la falta de «liderazgo productivo» en su texto *Bari: tra innovazione e normalizzazione* (1990) y el trabajo de Franco Cassano, quien, en un texto de 1997, afirma que los líderes de la ciudad «engañaron» y «presentaron imágenes falsas» de una ciudad moderna a las personas, pero que «detrás de esto había un poder oculto».

Después de los escándalos de *tangentopoli*, la ciudad estuvo en una peligrosa posición política y económica. Por un lado, gran parte del liderazgo de la ciudad había sido desacreditado debido a los reclamos de corrupción. Por el otro, como se indicó anteriormente, los mayores empleadores locales habían suprimido muchos puestos de trabajo a causa de la ineficacia de las grandes entidades semi-públicas. La ciudad no sólo necesitaba un rejuvenecimiento económico, sino también una reforma en sus estructuras de toma de decisiones, para crear una clase política interesada en la política local con miras en el beneficio de sus habitantes y no sólo como un medio para el ascenso político a nivel nacional. En medio de este vacío del poder, Bari se reinventa como «el puente entre oriente y occidente». De hecho, los primeros actores que promovieron la cooperación con Albania fueron las asociaciones de negocios y la cámara de comercio. Hacia 1998, la Fiera del Levante tuvo ferias comerciales en Tirana y los empresarios locales abrieron fábricas (con diversos resultados) en ciudades albanesas, como Durres. Esta cooperación creó lazos informales entre las dos ciudades, que fueron sostenidas por grupos de la sociedad civil y las organizaciones de negocios.

Cabe resaltar que existe gran simetría en las estructuras de mercado de estas dos ciudades. Demográficamente, Bari es el área metropolitana más grande, con aproximadamente 800.000 habitantes, comparada con las 400.000 personas que viven en la provincia de Durres y las 180.000 que habitan la ciudad propiamente. Ambas ciudades, sin embargo, dependen fuertemente del comercio exterior que se desarrolla a través de sus puertos. Más de dos millones de toneladas de mercancías pasan por ellos cada año, lo cual representa el 85 % del total de la importación y exportación de Albania (Tavolo virtuale, 2007) Ambas ciudades tienen una economía diversificada con base en el

[211]

dominio de pequeñas empresas sobre diversos sectores económicos. De los 16.501 negocios presentes en Bari, el 89.1% emplea a cinco personas o menos (Cf. ISTAT, 1996, p. 18). Asimismo, el 78.5% de las 5.844 compañías activas en Durres emplean menos de diez personas.³ Además, en ambas ciudades, estos negocios están distribuidos en sectores económicos diferentes. En Bari, el 45% se encuentra en la industria, el 33.5% en el comercio y el 35.8% en servicios o transporte (Cf. ISTAT, 1996, p. 8). Fuera de la ciudad, hay un fuerte sector agrícola con base en el trabajo estacional y organizado en pequeñas granjas. En Durres, el 8.9% de las compañías son industriales, el 49.9% son comerciales y el 35.8% ofrecen servicios o transporte.⁴

[212]

Una tercera similitud estructural entre Bari y Durres es su dependencia al «tradicional trabajo familiar». Según este modelo, las unidades familiares que viven en las áreas que rodean estas ciudades no dependen de un sólo proveedor, sino de numerosos miembros familiares que trabajan a medio tiempo o en trabajos precarios. La flexibilidad en el empleo se vuelve una necesidad para garantizar la seguridad de familias enteras, por consiguiente, el potencial para la movilidad dentro de la fuerza de trabajo local es alto en términos sectoriales y geográficos. Giandomenico Amendola escribe: «su flexibilidad [de las familias] ha actuado como defensa durante períodos de crisis económica [...] porque estos trabajadores, que superan la fuerza de trabajo urbano y menos reutilizable, fueron desplazados fácilmente sin un impacto pesado en el sistema local de la producción o, sobre todo, en el sistema político.» (Cf. 1985, p.12) Sin embargo, el impacto negativo de este modelo de trabajo ha sido la falta de estímulos para invertir en tecnología o en mejores técnicas de producción.

De este modo, Bari y Durres empezaron su colaboración por mutua necesidad política y económica. De un lado, Durres y sus líderes necesitaban colaboración para combatir el crimen organizado, crear un sistema legítimo de recaudación fiscal, combatir las prácticas económicas informales y mejorar el comercio exterior. Bari, por su parte, compartía más o menos los mismos problemas. Además, debido a los escándalos de corrupción en Bari y a la conversión de la Albania comunista a un gobierno democrático, ambas ciudades estuvieron caracterizadas en los años noventa por una nueva clase de empresarios políticos que tenían experiencia en dirección empresarial pero no en política. Estos líderes sostuvieron los esfuerzos para promover la estabilidad democrática en la región del mar Adriático.

³ Datos oficiales. Alcaldía de Durres, 2006.

⁴ Datos oficiales. Alcaldía de Durres, 2006.

Hacia principios del siglo XXI, la colaboración económica informal llegó a ser legitimada mediante proyectos de cooperación patrocinados por la Unión Europea. Tanto Bari como Durres han recibido los fondos estructurales de la UE para mejorar sus aeropuertos, modernizar sus puertos marítimos y construir autopistas. Las ciudades también fueron elegidas para participar en el programa Corridor 8, cuyo fin es construir carreteras desde el norte de Europa hasta el Mar Negro. Este gran proyecto conectará las ciudades de Bari y de Durres con las ciudades de Tirana, Skopie, Sofia, Plovdiv, Burgas y Varna. Así, Bari y Durres tendrán la oportunidad de ser nodos de transporte entre Europa Occidental y el sureste de Europa.

La contribución más grande, de treinta y tres millones de euros, fue otorgada por la UE en el marco del programa Interreg. En el período 2000-2006, la región de Puglia, donde Bari está situada, aplicó 58 proyectos diferentes de desarrollo regional que la UE financió. Bari junto con Durres, forma parte de dos clases de programas del Interreg: los proyectos de Italia-Albania, que financian las iniciativas que apuntan al desarrollo económico de sectores específicos, y el Programa del Nuevo Vecindario Adriático. Este programa promueve «los objetivos para aumentar el conocimiento de los vecindarios implicados en su pertenencia a una comunidad del Adriático, cuya creación es el objetivo del programa. Por lo tanto, el programa se propone ayudar a las diferentes poblaciones implicadas a lograr el mismo nivel de vida, uno que esté también más cerca de los estándares de la UE» (Interreg Adriatic Cross Border, 2007). Esta iniciativa transfronteriza liga el desarrollo económico a los derechos humanos y a la cohesión social. Por esta razón, financia la cooperación económica, política y social de manera holística.

[213]

Es importante destacar que la ley de la región de Puglia sobre la cooperación internacional no fue aprobada hasta 2003, esta ley incluye objetivos sociales, como el mantenimiento de los derechos humanos y de los niveles de vida dignos, los cuales se encuentran contemplados entre los objetivos para la cooperación internacional. Esta medida representa el último paso en un ciclo político, en el que la cooperación económica informal llevó a los programas transfronterizos de desarrollo financiados por la Unión Europea, que fueron finalmente codificados en la ley regional y aplicados por la acción política común. Por supuesto, esta medida representa la integración transfronteriza «de abajo hacia arriba» en su sentido más originario, porque fueron los actores económicos quienes promovieron dicho proceso en ausencia de élites políticas efectivas. Mientras que el Eurométropole fue creado por una iniciativa magistral de política empresarial, la asociación Bari-Durres está caracterizada por la movilización económica

y social alrededor de intereses transfronterizos comunes. Ahora bien, ¿la integración transfronteriza con estos diferentes procesos tiene distintos impactos en poblaciones locales? Este es el foco de la siguiente sección.

3. El impacto social de la integración transfronteriza en Europa

Como he indicado arriba, la mayoría de los académicos sostienen que los Acuerdos de Schengen y los programas de Interreg han conducido a un avance positivo de la política social europea. De hecho, muchos funcionarios de la UE señalan al LMCU como un símbolo del éxito europeo en la elaboración de la política socioeconómica. En términos generales, la tasa de desempleo de Lille ha disminuido un 8% desde finales de los años ochenta⁵ y sus niveles de riqueza han aumentado significativamente en comparación con sus vecinos industriales (especialmente Lens). A su vez, Bari se encuentra en la parte pobre del Sur de Italia y en la periferia de Europa. Por estas razones y con base en la lógica de la literatura sobre la integración europea y el desarrollo transfronterizo, uno esperaría que la integración fronteriza hubiera tenido un impacto social más positivo en el Eurométropole que en Bari-Durres. En esta sección me propongo mostrar que ello no ha ocurrido y que a cambio el impacto social de la integración fronteriza depende de las acciones de las élites políticas.

[214]

3.1 El impacto de la integración fronteriza en el Eurométropole

Según Xavier Poulet-Goffard, en el Eurométropole «existen realidades difíciles, especialmente el desempleo y la pobreza. La región ilustra la falta de un mecanismo de correlación entre el empleo, el desempleo y la pobreza. De hecho, durante la segunda mitad de los años noventa, aunque fueron años ricos en términos de empleo, la pobreza aumentó apreciablemente en la región» (2005). Las estadísticas sociales ilustran claramente esta tendencia en el Eurométropole. Mientras que la tasa de desempleo de Lille disminuyó hasta un 12%, las correspondientes tasas para otras ciudades mayores en el área son alarmante altas (Véase tabla 1).

Como he mencionado anteriormente, Lille se ha beneficiado mucho de la ubicación del Eurométropole entre Londres, París, Bruselas y Ámsterdam. Esta misma ubicación, sin embargo, ha afectado a muchas de las otras ciudades en la región. Cuando ocurrió la reconversión económica de los años noventa, Mauroy y Aubry utilizaron su influencia política para ligar el desarrollo

⁵ Datos oficiales. Chambre de commerce et d'Industrie Grand Lille, 2004.

económico de Lille a las capitales europeas mencionadas arriba. Esto fue más evidente en el sector del transporte. Debido a los esfuerzos de los líderes de la ciudad, los gobiernos de la UE: Francia, Gran Bretaña y Bélgica acordaron que todos los trenes que pasan entre Londres, París, y Bruselas pasaran por Lille. Esta decisión no sólo ha mejorado la visibilidad de Lille sino que también reforzó inmediatamente la industria turística de la ciudad.

Tabla 1. Tasas de desempleo en ciudades medias en y alrededor del Eurométropole

<i>Ciudad</i>	<i>Tasa de desempleo</i>
Calais	14.9%
Charleroi	30.61%
Dunkerque	12.7%
Kortrijk	9.03%
Lens	16.2%
Lille	11.8%
Mons	30%
Mouscron	18.6%
Roubaix	14.3%
Tourcoing	14.3%
Tournai	18.7%

[215]

Fuente: Compilado por el autor a partir de datos oficiales. Cf. portales oficiales de los gobiernos de las ciudades citadas. s.d.

Otras ciudades en la región no han podido realizar ninguna recuperación económica significativa, a pesar de las inversiones masivas de la Unión Europea. En el lado francés de la frontera, las ciudades industriales como Lens y Calais no han podido encontrar un nicho en la nueva economía global de la región. En Calais, la tasa de desempleo es significativa, pese a que allí está ubicado el Eurotúnel que comunica a Francia con Inglaterra y es todavía una de las capitales europeas para la construcción de barcos. Muchos líderes en el Nord-Pas de Calais se han quejado de que el liderazgo de Lille ha conducido a su integración con «Europa» pero que ha «extraído» a esta ciudad de la región. Dicen esto porque consideran que las ambiciones internacionales de Lille y sus conexiones con las capitales europeas han debilitado sus relaciones con las ciudades vecinas.

En el lado belga del Eurométropole la situación tiene características aún más diversas. Lille ha elegido Kortrijk y Tournai como socios oficiales para el Eurométropole. Estas ciudades también tienen industrias de turismo y son capitales regionales más pequeñas y aunque la tasa de desempleo de Tournai es alta, no se compara con las tasas de las viejas ciudades industriales como Charleroi y Mons, las cuales se caracterizan por sus elevados índices de pobreza y criminalidad. Los observadores económicos calculan que la divergencia en los niveles de riqueza económica aumentará con el desarrollo de la región y, al final, este proceso probablemente creará sociedades paralelas al interior del Eurométropole.

[216]

Muchos investigadores, que desarrollan este punto de vista económico, citan la misma situación de Lille como evidencia. Desde la reemergencia económica de esta ciudad, la marginalización social ha aumentado en zonas urbanas específicas, creando una disgregación significativa. Por ejemplo, Lille Sud, el barrio más pobre de la ciudad, tiene una tasa de desempleo del 28% (37% en la sección más pobre) (Cf. Koff, 2008). A su vez, este porcentaje está compuesto por el 37% del empleo precario (Cf. Koff, 2008). Muchos sociólogos, como Dominique Duprez y Michel Kokoroff, han mostrado que los residentes de esta área son discriminados por su localización habitacional y enfrentan grandes dificultades para encontrar trabajo, aún aquellos con altos niveles de educación. Como resultado, el 26% de los residentes de Lille Sud viven por debajo del umbral de pobreza (Cf. Koff, 2008). Asimismo, el tráfico de drogas y el crimen violento han aumentado apreciablemente en esta zona (Cf. Duprez y Kokoroff, 2000). En un sondeo realizado por Duprez, Leclerc-Olive y Pinet, en 1996, se observó una duplicación en el número de residentes que denunciaron haber sido «víctimas de un crimen en los últimos doce meses» en Lille Sud, a diferencia del número de denuncias realizadas en el resto de Francia. De este modo, aunque Lille es una ciudad gobernada por el Partido Socialista, se ha dado la disgregación social, porque, con la europeización de su economía, las élites locales han enfocado sus esfuerzos políticos en las secciones más ricas de la ciudad.

3.2 El impacto social de la integración fronteriza en Bari-Durres

Hasta ahora, la discusión de la integración fronteriza se ha centrado en los impactos económicos de los casos seleccionados. Sin embargo, este enfoque no es suficiente para entender el impacto de la integración fronteriza en Bari y Durres. Por supuesto, la integración fronteriza ha afectado las economías de estas dos ciudades y el de sus áreas metropolitanas. Las estadísticas indican que, si bien ambas ciudades todavía deben resolver importantes problemas

estructurales, sus economías han mejorado notablemente a causa de la integración fronteriza, cuya contribución más importante ha sido el incremento de la estabilidad en la región.

Durres, como la mayoría de las ciudades albanesas, empezó los años noventa en condiciones desastrosas: con una tasa de desempleo que alcanzó el 50% y umbrales de pobreza arrolladores. Su puerto fue utilizado principalmente como punto de salida para emigrantes albaneses y como central para el comercio de contrabando. Los informes de organizaciones internacionales, como UNICEF, mostraron un muy bajo nivel de educación en toda la ciudad, debido a la falta de maestros calificados y a una inestable población estudiantil, a causa de los grandes flujos migratorios del campo a la ciudad y a la migración urbana de Durres hacia Grecia e Italia. Algunos académicos como Martin, Pastore, Jamieson y Silj, han establecido también la alta incidencia de la corrupción y el crimen como factores que impulsan esta emigración.

Actualmente, Durres es una de las ciudades más ricas de Albania, su tasa de desempleo ha caído hasta un 12%, una de las más bajas en todo el país (Cf. UNDP Albania, 2005). Esto ha sido apreciablemente influenciado por la legitimación y la globalización del puerto de la ciudad. Hasta 1998, todavía este puerto era controlado por el crimen organizado, desde entonces, funcionarios de la ciudad aplicaron un plan para recuperar el control, por lo cual el puerto ha llegado a ser el centro del comercio internacional de Albania. La carga que pasa anualmente por este puerto ha aumentado de 759.000 toneladas en 1993 a 1.2 millones de toneladas en el año 2000 (Cf. Louis Berger Group, 2007). Las estadísticas sociales verifican la tendencia económica de Durres: la tasa de pobreza cayó en un 6%, la más baja del país, sólo el 9% de los niños en la ciudad reciben suplementos nutricionales, una de las tasas más bajas de Albania (Cf. UNICEF Albania, 2000) y tiene una de las tasas más altas de inscripciones escolares en el todo el país.

Asimismo, la economía de Bari ha mejorado significativamente por su integración transfronteriza. Como Durres, la tasa de desempleo de la ciudad ha caído del 20-25%, en los años ochenta, al 12-14% en el año 2002. Los puertos de la ciudad también han jugado un papel importante en esta transformación. La tabla 2 muestra el valor de las importaciones y las exportaciones que pasaron por Bari entre 1999 y 2005, mucha de esta mercancía estaba destinada a los países de los Balcanes (incluyendo Albania), los cuales juegan un papel importante en los planes económicos de la ciudad para los próximos años.

Tabla 2. Valor de importaciones y exportaciones en Bari (en miles de euros)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<i>Importaciones</i>	1'385.756	1'574.913	1'650.109	1'928.990	2'101.590	2'697.959	2'569.150
<i>Exportaciones</i>	2'553.143	3'030.859	3'368.198	3'182.284	3'105.754	3'140.908	3'057.140

Fuente: ISTAT, 2007.

En un congreso organizado en Bari en mayo de 2006, el ministerio italiano para el desarrollo económico presentó su Proyecto Balcanes para el desarrollo regional. El representante del ministerio notó específicamente que la exportación desde el sur de Italia por los Balcanes «podría triplicarse durante los próximos diez años» (Ministero dello Sviluppo Economico, 2006, p. 1) con la apropiada cooperación entre los gobiernos de la región. Así, el gobierno italiano destinó 6.5 millones de euros al Proyecto Balcanes, con 2.5 millones especialmente destinados para el mejoramiento de las redes del transporte (Cf. Ministero dello Sviluppo Economico, 2006, p. 3). La conexión portuaria Bari-Durres fue mencionada específicamente en este plan de inversión.

[218]

Los recientes estudios hechos por la Comisión Europea y el Banco Mundial han indicado que las instituciones en Durres han mejorado en términos de transparencia, receptividad de los ciudadanos y eficiencia. De manera específica, estos informes señalan la evolución del sistema judicial así como del sistema tributario. Igualmente, los reportes de UNICEF han notado un mejoramiento en la asistencia médica, la educación y los centros de formación vocacionales. Esto ha aumentado la producción económica y ha creado un ambiente en el cual las compañías extranjeras han comenzado a invertir localmente; es de resaltar que el 70% de la inversión extranjera en Albania se concentra en el eje Tirana-Durres (Cf. UNICEF Albania, 2000).

En Bari se han identificado mejoramientos institucionales semejantes. Cuando empezó la colaboración transfronteriza en los años ochenta la ciudad tenía un puerto marítimo ineficaz; ahora el puerto es tan productivo que los líderes locales ya han construido un segundo. Además, el aeropuerto de Bari fue ampliado para mejorar las facilidades de transporte. Estos cambios estructurales han sido el producto de la cooperación intergubernamental dentro del área metropolitana de Bari y los Balcanes.

El impacto más grande de la colaboración transfronteriza entre Bari y Durres ha sido en el combate contra el crimen organizado. Antes de esta alianza, en la primera parte de los años noventa, la mayoría de los intercambios económicos entre las dos ciudades ocurrieron en el sector criminal: en el tráfico de drogas ilegales, la trata de personas, la venta de cigarrillos de contrabando e incluso la venta de autos robados. Las estadísticas muestran que desde el año 2000 estas actividades ya no son las que determinan el comercio entre las dos ciudades. Los líderes urbanos, regionales y nacionales han invertido mucho en las medidas anticrimen que incluyen actividades policíacas y programas con la sociedad civil. En Bari, por ejemplo, los arrestos por contrabando han disminuido significativamente, como muestra la tabla 3.

Tabla 3. Arrestos por contrabando (unidad por 100.000 residentes)

1999	2000	2001	2002	2003
243.54	82.61	7.95	2.11	2.42

Fuente: ISTAT, 2007.

[219]

Durante los primeros años de la década del noventa, entre 10.000 y 20.000 emigrantes albaneses clandestinos fueron interceptados cada año por el servicio de guardacostas italiano en la provincia de Bari, lo cual evidencia el alto flujo del tráfico humano en esa época. El punto más alto del tráfico ilegal fue en 1996, cuando 21.000 emigrantes clandestinos fueron interceptados en las costas locales (Cf. Koff, 2005). Desde entonces, la migración clandestina que llega a Bari ha bajado significativamente, hasta menos de 2.000 intercepciones anualmente (Cf. Koff, 2007). Además, las nacionalidades de los inmigrantes interceptados han cambiado: primero predominaban los albaneses y ahora son básicamente asiáticos y africanos del norte. Esto significa también un cambio para Albania, que pasa de ser un país emigrante a uno de tránsito. Esta tendencia refleja la nueva estabilidad en la región.

El número de muertes de emigrantes en el Mar Adriático también ha disminuido apreciablemente. En los años noventa, más de 4.000 emigrantes murieron en la ruta entre Durres y Bari (Cf. Koff, 2007). Actualmente no hay casi muertes de este tipo porque la emigración es menos vulnerable. Esto parece sugerir que la mejoría de la situación institucional y económica en Albania, en combinación con las patrullas binacionales de las fronteras, han desalentado

la migración clandestina sistemática en el área de Bari-Durres. Según un funcionario local de policía: «Los barcos de traficantes llenos de emigrantes clandestinos ya no llegan a Puglia, no desde un par de años. Ahora encontramos dos o tres niños ocultos en los camiones que vienen de Albania, de Grecia y de Turquía. Ellos vienen en grupos de dos o tres personas, generalmente parientes» (Zagaria, 2006, p. 23). Así, aunque el crimen organizado sigue activo en ambas ciudades, estas áreas han llegado a ser más seguras debido a la participación de los actores locales en la política de seguridad y la mejoría de las condiciones sociales en ambas comunidades.

Conclusiones

Según la literatura presentada, la integración fronteriza en la Unión Europea es percibida generalmente como una parte fundamental del sistema político europeo. De manera específica, la mayoría de los trabajos de investigación reclaman que los Acuerdos de Schengen y los programas Interreg han creado comunidades transnacionales dentro de la UE y han reforzado las fronteras externas de la unión, por lo cual sostienen, además, que la integración fronteriza mejora la cohesión social en comunidades afectadas.

[220]

En este artículo afirmo que dichas aproximaciones institucionalistas son demasiado rígidas para explicar los tipos de integración fronteriza en Europa, pues, los procesos de integración son el producto de la competencia política y económica. De esta forma, los líderes locales siguen sus propios intereses. Al analizar cómo y por qué ocurrió la integración en los casos del Eurométropole y Bari-Durres, este artículo identifica dos claros modelos de integración fronteriza que contradicen los resultados esperados con base en las teorías predominantes de integración fronteriza en Europa. Parece que las teorías basadas sobre los actores ofrecen explicaciones más adecuadas para la integración fronteriza.

En consecuencia, considero que esta integración fronteriza debe ser considerada como un proceso bidimensional. Mientras la Unión Europea facilita la integración a través de programas como Interreg, Corridor 8, entre otros, los actores locales son quienes determinan el carácter real de tales procesos. En áreas como el Eurométropole, donde el poder está centralizado (en este caso en Lille), la integración se realiza exclusivamente al nivel de las élites, porque hay pocos estímulos para compartir sus beneficios económicos. Mi anterior investigación, en San Diego (Estados Unidos) y Tijuana (México), sostiene la misma tesis. Por el contrario, el caso de Bari-Durres muestra que la integración puede llevar a la cooperación socioeconómica en áreas donde las relaciones de poder son simétricas. En la medida en que no hay actores dominantes en este caso, los beneficios de la

integración se han dispersado y la cohesión social ha mejorado en toda la región, incluso en las partes divididas por la frontera externa de la UE. Así, al tener en cuenta que la integración ha afectado positivamente el caso situado en la periferia de Europa, más que el que se encuentra en el corazón de la misma, este artículo sostiene que las estructuras locales del poder explican la integración fronteriza más efectivamente que las aproximaciones institucionalistas que dominan actualmente la literatura sobre la política fronteriza en Europa.

Referencias bibliográficas

1. Agnew, John. (2007). *Spatiality and Territoriality in Contemporary Social Science*. Ponencia presentada para el evento Geopolíticas: Espacios de Poder y poder de los espacios, Instituto de Estudios Regionales, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.
2. Alarcón, Rafael. (2005). Mexican Migration Flows in Tijuana-San Diego in a context of Economic Uncertainty. En: Richard Kiy y Christopher Woodruff (Eds.). *The Ties that Bind Us: Mexican Immigrants in San Diego County* (s.p.). La Jolla: Center for US-Mexican Studies, UCSD.
3. Alcaldía de Bari. (1994). *Bari Statistica*. Bari: Levante Editori.
4. Alcaldía de Durres. (2006). *Portal oficial de la Alcaldía de Durres* [en línea]. Disponible en: www.durres.gov.al [Consultado septiembre, 2006].
5. Alexeev, Mikhail (Ed.). (1999). *Center-Periphery Conflict in Post-Soviet Russia: A Federation Imperiled*. New York: St. Martin's Press.
6. Alper, Don. (2003). Deciphering Cascadia: Borders Unblurred. En: D. Alper y D. Douthit (Eds.). *Borberblur: In and Out of Place in British Columbia and the Pacific Northwest* (pp. 105-109). Bellingham: Western Washington University.
7. Alscher, Stefan. (2005). *Knocking at the Doors of «Fortress Europe» Migration and Border Control in Southern Spain and Eastern Poland*. Documento de Trabajo no publicado, 126, CA: Center for Comparative Immigration Studies, San Diego.
8. Amendola, Giandomenico. (1985). Segni e Evidenze. En: Giandomenico Amendola, Angela Barbanente, Dino Borri, Francesca Ferrara, Vincenzo Nuzzolese. *Segni & Evidenze* (pp. 9-23). Bari: Dedalo.
9. Anderson, James. (2001). Theorizing *State Borders: 'Politics/Economics' and Democracy in Capitalism*. CIBR Documentos de Trabajo no publicados en estudios Fronterizos, CIBR/WP01-1.
10. Andreas, Peter. (2000). *Border Games: Policing the U.S.-Mexico Divide*. Cornell: Cornell University Press.
11. Aykaç, Aygen. (1994). *Transborder regionalisation: an analysis of transborder cooperation structures in Western Europe within the context of*

European integration and decentralisation towards regional and local governments. Bucarest: Libertas.

12. Baldwin-Edwards, Martin. (2003). Mediterranean Migrations: regionalisms versus globalization. *FINISTERRA*, 1-8.

13. Benington, John y Harvey, Janet. (1998). Transnational Local Authority Networking within the European Union: Passing Fashion or New Paradigm? En: D. Marsh (Ed.). *Comparing Policy Networks* (pp. 149-67). Buckingham: Open University Press.

14. Berger, Frédéric. (2005). *Développement de l'emploi transfrontalier au Luxembourg et portrait sociodémographique des frontaliers*. Luxembourg: CEPS/Instead.

15. Blatter, Joachim. (2001). De-bordering the World of States: Toward a Multilevel System in Europe and a Multipolarity System in North America. Insights from Border Regions. *European Journal of International relations*, 7, 175-209.

16. Brunet-Jailly, Emmanuel. (2005). Theorizing Borders: An Interdisciplinary Perspective. *Geopolitics*, 10, 633-649.

17. Brunet-Jailly, Emmanuel. (2004). Toward a Model of Border Studies. *Journal of Borderland Studies*, 19, 1-18.

[222]

18. Caraballo, Leonardo. (2005). Estudio socioeconómico de los municipios seleccionados para conformar la zona de integración fronteriza. Área Táchira (Venezuela)-Norte de Santander (Colombia). *Aldea Mundo*, 10 (19), 55-62.

19. Caprioli, Elisabetta y Giorgio, Arcangela G. (1990). Bari: tra innovazione e normalizzazione. En: Erminio Borlenghi (Ed.) *Città e Industria Verso Gli Anni Novanta* (pp. 259-286). Torino: Fondazione Giovanni Agnelli, 1990.

20. Cassano, Franco. (1997). *Mal di Levante*. Bari: Laterza.

21. Chambre de commerce et d'Industrie Grand Lille (CCI Grand Lille). (2004). *Portal oficial de la CCI Grand Lille* [en línea]. Disponible en <http://www.grand-lille.cci.fr/> [Consultado mayo, 2007].

22. Clarkes, Susan. (2000). Regional and Transnational Discourse: The Politics of Ideas and Economic Development in Cascadia. *International Journal of Economic Development*, 2/3, 360-378.

23. Cornelius, Wayne. (2004). *Controlling 'Unwanted' Immigration: Lessons from the United States, 1993-2004*. Documento de Trabajo no publicado, 92, CA: Center for Comparative Immigration Studies, San Diego.

24. Duprez, Dominique y Kokoreff, Michel. (2000). *Les Mondes de la Drogue*. Paris: Odile Jacob.

25. Duprez, Dominique, Leclerc-Olive, y Pinet, Michel. (1996). *Vivre Ensemble*. Lille: Ifresi.

26. Dupuy, Hervé. (2005, mayo). *Assessing the Impact of EU intervention on Border Regions Lessons*. Ponencia presentada en el taller Regions, Borders, and States: Comparative Analysis of Contemporary Developments in Sub-national and Transnational Areas, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, European University Institute, Florencia.

27. Euralille (2008). En: Wikipédia [en línea]. Disponible en: <http://fr.wikipedia.org/wiki/Euralille> [Consultado enero, 2008].

28. Eures channel. (2007). *Portal oficial de Eures channel* [en línea]. Disponible en: <http://www.eureschannel.org/fr/metropole.html> [Consultado junio, 2007].

29. European Commission. (2002). External Relations Directorate General. En: *Albania: Country Strategy Paper: 2002-2006*. Bruselas: European Commission.

30. Foucher, Michel. (1986). *L'Invention des Frontières*. Paris: Documentation Française.

31. Interreg Adriatic cross Border. (2007). *Portal oficial del Interreg Adriatic Cross Border. Adriatic New Neighbourhood Programme* [en línea]. Disponible en: http://db.interregadriatico.it/contenuti/bo_lista_multiple_contenuti.asp?ambiente=Portale%20Interadriatico&area=unica&sezione=Struttura%20Portale&Destinazione=menu%20livello%201&LINGUA=English&area_default=unica&sezione_default=Struttura%20Portale&Destinazione_default=menu%20livello%201&dato_default=denominazione&contenuto_default=Home%20Page&bo_percorso_navigazione=%20%3E%20@@@%20 [Consultado septiembre, 2007].

32. Jamieson, Alison and Silj Alessandro. (1998). *Migration and Criminality: the Case of Albanians in Italy*. Documento de trabajo no publicado, 1, Ethnobarometer, Roma.

33. Keating, Michael. (2001). *Plurinational Democracy: Stateless Nations in a Post-Sovereignty Era*. Oxford: Oxford University Press.

34. Kirchner, Emil. (1998). *Transnational Border Cooperation Between Germany and the Czech Republic: Implications for Decentralisation and European Integration*. Documento de Trabajo no publicado, 98/50, Robert Schuman Centre, European University Institute, Florencia.

35. Koff, Harlan (Ed.). (2007). *Deceiving (Dis)Appearances: Analyzing Current developments in European and North American Border Regions*. Bruselas: P.I.E. Peter Lang.

36. Koff, Harlan. (2008). *Fortress Europe or a Europe of Fortresses?: The Integration of non-European Union Immigrants in Western Europe*. Bruselas: P.I.E. Peter Lang.

37. Koff, Harlan. (2005). Security, Markets and Power: The Relationship Between EU Enlargement and Immigration. *Journal of European Integration*, 27 (2), 397-416.

38. Kopinak, Kathryn. (2003). Maquiladora Industrialization of the Baja California Peninsula: The Coexistence of Thick and Thin Globalization with Economic Regionalism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 22 (2), 319-336.

39. Kupiszewski, Marek. (2004). Consequences of EU enlargement for freedom of movement between the Council of Europe member states. *Europa*, 21 (11), 45-53.

40. Lille Métropole. (2007). *Portal oficial de Lille Métropole* [en línea]. Disponible en: http://www.lillemetropole.fr/index.php?p=986&art_id= [Consultado mayo, 2007].

41. Linares, Rosalba. (2005). Zona de Integración Fronteriza (ZIF) y Su Dimensión Territorial en la Frontera Táchira (Venezuela)-Norte de Santander (Colombia). *Aldea Mundo*, 10 (19), 45-54.

42. L'istituto Nazionale di Statistica (ISTAT). (1996). *Puglia: Informazioni Utili*. Roma: ISTAT.

43. L'istituto Nazionale di Statistica (ISTAT). (2007). *Sistema di Indicatori Territoriali* [en línea]. Disponible en: <http://sitis.istat.it/sitis/html/> [Consultado mayo, 2007].

[224]

44. Louis Berger Group. (2007). *Port of Durres, Albania* [en línea]. Disponible en: <http://www.louisberger.com/berger/world/2000q4/europe.html> [Consultado noviembre, 2007].

45. Maganda, Carmen. (2005, diciembre). Collateral Damage: How the San Diego-Imperial Valley Water Agreement Affects the Mexican Side of the Border. *The Journal of Environment & Development*, 14 (4), 486-506.

46. Marks, Gary and Hooghe, Liesbet. (2001). *Multi-Level Governance and European Integration*. Boulder, Co.: Rowman & Littlefield.

47. Martin, Philip, Martin, Susan y Pastore, Ferruccio. (2002). Best Practice Options: Albania. *International Migration*, 40 (3), 103-118.

48. Martinez, Oscar. (1996). *U.S.-Mexico Borderlands: Historical and Contemporary Perspectives*. Wilmington, DE: Jaguar Books.

49. Mauroy, Pierre, Demotte, Rudy y De Clerck, Stefaan. (2008, 18 de mayo). *Lille Eurométropole franco-belge : un district européen pour structurer la plus grande métropole transfrontalière de l'Europe*. Ponencia presentada en el Forum Global City 2006, Lyon.

50. Metropoli Terra di Bari. (2007). *Popolazione e territorio* [en línea]. Disponible en: <http://www.ba2015.org/portal/page/portal/pianostrategico/PaginaPopolazione> [Consultado noviembre, 2007].

51. Ministero dello Sviluppo Economico. (2006). *Major and minor interventions to improve connections between Italy's Mezzogiorno and the Balkan Region*. Roma: Ministero dello Sviluppo Economico.

52. Obydenkova, Anastassia. (2007). The sub-national aspects of the EU-RF relationship. Cross-border cooperation in the context of Europeanization and Democratization. En: Harlan Koff (Ed.). *Deceiving (Dis)Appearances: Analyzing Current developments in European and North American Border Regions* (pp. 59-92). Bruselas: P.I.E. Peter Lang.

53. Ohmae, Kenichi. (1990). *The Borderless World*. Nueva York: Harper Collins.

54. Papademetriou, Demitrios y Meyers, Deborah (Eds.). (2001). *Caught in the Middle: Border Communities in the Era of Globalization*. Washington, D.C.: Carnegie Endowment for International Peace.

55. Perkmann, Markus y Sum, Ngai.-Ling (Eds.). (2002). *Globalization, Regionalization, and Cross-Border Regions*. Houndsmills: Palgrave.

56. Poulet-Goffard, Xavier (2005). *Nord-Pase de Calais : de la «crise» au renouveau économique* [en línea]. Disponible en : <http://www.espacestemp.net/document1477.html> [Consultado enero, 2007].

57. Ramírez, Socorro. (2006). Las zonas de integración fronteriza: Desafíos de la Comunidad Andina y suramericana. En: Cátedra de Integración Convenio Andrés Bello (Ed.) *La integración y el desarrollo social fronterizo* (pp. 51-93). Bogotá: Convenio Andrés Bello.

58. Sabet, Daniel. (2008). *Cleaning the Waters: Nonprofits and their Networks Along Mexico's Northern Borders*. Tucson: University of Arizona Press.

59. Sadowski-Smith, Claudia. (2007). The Creation of Undocumented Immigration Through U.S. Border Policy. Ponencia presentada en el Social Cohesion in Europe and the Americas, University of Luxembourg, Luxembourg.

60. Scott, James. (2007). Cross-border Regionalization in an Enlarging EU. Hungarian-Austrian and German-Polish Cases. En: Harlan Koff (Ed.). *Deceiving (Dis)Appearances: Analyzing Current developments in European and North American Border Regions* (pp. 37-58). Bruselas: P.I.E. Peter Lang.

61. Scott, James. (1999). Europe and North American Contexts for Cross-Border Regionalism. *Regional Studies*, 33 (7), 605-617.

62. Septentrion. (2007). *Naissance de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai* [en línea]. Disponible en : <http://revuesseptentrion.blogspot.com/2008/01/naissance-de-leuromtropole-lille.html> [Consultado diciembre, 2007].

63. STATEC. (2007, marzo). Le Commerce transfrontelien du Luxembourg dans la Grande Région. *Economie et Statistiques*, 18, 1-13.

64. Tavolo Virtuale. (2007). *Portal oficial de Travlo Virtule* [en línea]. Disponible en: <http://www.tavolovirtuale.tno.it/durazzo.asp> [Consultado mayo, 2007].

65. Tilly, Charles. (1978). *From Mobilization to Revolution*. Upper Saddle River, NJ: Longman Higher Education.

66. United Nations Development Programme (UNDP) Albania. (2005). *Durres to Launch Millennium Development Goals-Regional Development Strategy*. Tirana: UNDP Albania.

67. UNICEF Albania. (2000). *Assessment of social & economic conditions of districts in Albania*. Tirana: UNICEF Albania.

68. Viamare. (2007). *Portal oficial Viamare* [en línea]. Disponible en: <http://www.viamare.com/maps/Bari-Durres.gif> [Consultado julio, 2007].

69. Viesti, Gianfranco. (1998). *Bari: Economia di Una Città*. Roma: Laterza.

70. Weil, Patrick y Hansen, Russell. (1999). *Citoyenneté et Nationalité en Europe*. Paris: La Découverte.

71. World Bank Group. (2005). *World Bank Assesses Albania's Economy, Outlines Reform Challenges*. Washington, D.C.: World Bank.

72. Zagaria, Cristina. (2006 marzo, 7). Bari, tre clandestini morti in un container. *La Repubblica*, p. 23.

[226]

73. Zamorano-Villareal, Claudia. (2005, mayo). Mexican Border Cities: Places of Crossing? Ponencia presentada en el taller: Regions, Borders, and States: Comparative Analysis of Contemporary Developments in Sub-national and Transnational Areas, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, European University Institute, Florencia.