

Dinámicas a escala local en espacios fronterizos: la movilidad transfronteriza en la raya del río Miño

A. Carballo Lomba¹

¹*Departamento de Xeografía, Universidade de Santiago de Compostela. Praza da Universidade nº1, 15782, Santiago de Compostela. antoncarballo1@gmail.com*

RESUMEN: La existencia de un límite político-administrativo no tiene por qué suponer ningún impedimento para el desarrollo de unas buenas relaciones transfronterizas. En muchos casos, la frontera no es percibida como un problema para la creación del espacio vivido del rayano. Así, en la presente comunicación se presentan los resultados de un análisis de la movilidad transfronteriza en un tramo concreto de la raya galaico-lusa mediante un trabajo de campo basado en encuestas sociológicas. El área de estudio se corresponde con el tramo final de la cuenca baja del río Miño, el cual fue tomado por los estados ibéricos como referencia para establecer el límite occidental que separa Galiza de la Região Norte de Portugal. A través del cuestionario con el que se trabajó en el campo, se obtuvieron muchos datos interesantes sobre la movilidad cotidiana transfronteriza de las poblaciones que habitan en esta raya. Esto nos permite observar el poco significado que a veces tiene un límite fronterizo para el establecimiento de prácticas asociativas que mejoren el desarrollo de la vida cotidiana. Es por ello que se presenta este pequeño estudio de movilidad transfronterizas a escala local.

Palabras-clave: frontera, cooperación, movilidad transfronteriza, escala local.

1. INTRODUCCIÓN

Los espacios de frontera fueron en el pasado espacios periféricos, olvidados por los poderes estatales y en donde se producía una fuerte confrontación entre las identidades nacionales involucradas. No obstante, han sido numerosos los trabajos que han relatado los flujos transfronterizos de carácter ilegal o de contrabandismo que se han sucedido a lo largo la historia en la mayoría de las fronteras europeas o, como en el caso que aquí se presenta, la frontera galaico-lusa. En el marco actual del espacio común europeo, la disolución de las fronteras y la posterior integración de los distintos territorios fronterizos es un principio que se viene promoviendo desde las estructuras institucionales en los últimos veinte años. Sin embargo, existe una notable diferencia entre el escenario de cooperación institucional que se ha planteado desde los órganos de poder públicos y privados y la realidad cotidiana de las relaciones sociales transfronterizas. Así, en muchos casos, las estrategias territoriales de cooperación transfronteriza planteadas en una escala regional o eurorregional no responden directamente a las necesidades o la dinámica de las poblaciones rayanas.

Así pues, para el establecimiento de estrategias de cooperación mutua se debe conocer previamente la realidad cotidiana de las poblaciones que habitan los espacios de frontera. Se hace necesario un análisis sobre el funcionamiento del territorio en toda su amplitud de campos y variables, para determinar el grado de vinculación con el otro lado de la frontera, y así tener una base sólida que justifique una determinada decisión estratégica. La cooperación transfronteriza local en diversos ámbitos como el entendimiento cultural, el cooperativismo en ciertos sectores económicos, el aprovechamiento común de instalaciones deportivas o la eficiencia en la compatibilidad de los servicios públicos, entre otros, puede forjar una nueva forma de gestionar este espacio. El gran abanico de posibilidades que se pueden plantear para la cooperación transfronteriza a escala local nos obliga a conocer la dinámica de estos espacios y cuáles son los potenciales ámbitos de cooperación. Por lo tanto, desde el punto de vista analítico, son muchos y distintos los aspectos a estudiar; por eso, para el caso que aquí nos ocupa vamos a centrar el análisis en un aspecto concreto.

Así, en el marco de este XXIV Congreso de la AGE presentamos los resultados de un estudio de la movilidad en el espacio fronterizo del tramo final del río Miño, separando las regiones de Galiza (España) y la Região Norte (Portugal), y que a su vez está inmerso en un trabajo de fin de máster defendido en julio de 2014 en la Universidade de Santiago de Compostela. Se trata de una cuantificación, realizada a través de un

cuestionario, de los desplazamientos cotidianos a través de la frontera en seis ayuntamientos fronterizos, tres de la parte gallega (Tui, Tomiño y A Guarda) y tres de la parte portuguesa (Valença, Vila Nova de Cerveira y Caminha). En definitiva, el objetivo de este análisis fue el de determinar el grado de permeabilidad de la frontera en este tramo y conocer el alcance de los flujos de movilidad en la vida diaria de estas poblaciones.

2. EL CONTEXTO SOCIOCULTURAL COMÚN ENTRE GALIZA Y LA REGIÃO NORTE

Con el presente apartado se pretende dar a conocer el trasfondo sociocultural común existente entre estas dos regiones. Un legado común que es necesario entender para comprender lo que en parte motiva la cooperación entre estos dos territorios. En la actualidad, la prosperidad en las relaciones transfronterizas no solo viene determinada por una serie de necesidades comunes, sino también porque existen una serie de características comunes que favorecen el entendimiento entre estos dos pueblos. Por lo tanto, es importante tener en cuenta una serie de hechos que crean un terreno de juego favorable para el desarrollo de estas prácticas cooperativas.

En primer lugar, el hecho de que, por lo general, los espacios fronterizos se encuentren separados de los centros de poder provocó para la Região Norte y para Galiza una consideración de territorios marginales o periféricos durante mucho tiempo. Además, la debilidad histórica de las infraestructuras de conexión con estos espacios y la excesiva centralidad en la articulación territorial de ambos Estados ibéricos reforzaron aún más esta condición y provocaron un primer punto de desencuentro entre estas dos regiones (Lois et al., 1997; Labraña et al., 2004). La articulación del territorio en España, hasta los inicios del siglo XXI se diseñó a partir de un sistema radial de infraestructuras, que parte desde el centro geográfico del Estado hasta los límites periféricos o exteriores, tejiendo la red urbana. No obstante, si observamos otras variables se puede comprobar que no se trata de un país completamente macrocefálico, ya que habría que añadir la importancia urbana y económica del eje mediterráneo. Se trata por lo tanto de un territorio que se configura entorno a dos grandes centros dinámicos: el gran centro económico y político-administrativo que supone Madrid y su área metropolitana y, por otro lado, el litoral mediterráneo, que goza de un alto dinamismo urbano y económico (Bel, 2013; Cruz, 2013; Boira, 2013). Para el caso portugués sucede algo parecido; la centralidad es muy marcada, más incluso que en el caso español. La capital, Lisboa, juega un papel fundamental como gran centro económico, urbano y político a partir del cual se articula todo el territorio portugués. A diferencia del país vecino, Portugal no tiene ningún tipo de transferencia de poder competencial a escala regional, hecho que provoca una centralidad más marcada (Lois et al., 2002). Además, la gran diferencia entre el interior (despoblado, envejecido y decadente económicamente) y el litoral del país provoca que la articulación del territorio portugués bascule hacia el océano Atlántico, a lo largo de un gran eje continuo de dirección meridiana donde se concentran los principales centros urbanos y económicos del país (Guichard, 1990; Ferrao, 1999 y 2002). Si bien la articulación territorial de España y Portugal provoca un distanciamiento mutuo de partida, no sucede lo mismo si comparamos el caso gallego con el portugués. Del mismo modo que en Portugal, en Galiza también existe una clara dicotomía costa-interior y, por lo tanto, también existe un claro basculamiento del poder económico y urbano hacia el Atlántico, articulando un gran eje urbano continuo de norte a sur, del cual, muchos autores afirman que tiene una solución de continuidad con el eje urbano portugués (Lois et al., 2002). Por otra parte, la cuestionable política de infraestructuras diseñada por España hasta los inicios del siglo XXI, junto con la barrera física que supone la disposición de las Sierras Orientales de Galiza, la mantuvieron bastante aislada de la Meseta hasta épocas recientes, lo que contribuyó, sin duda, al desarrollo del eje urbano entre Galiza y Portugal (Lois et al., 2002).

En segundo lugar, un hecho histórico reseñable es el conocido pasado cultural y lingüístico conjunto. Es una evidencia histórica que el galego-portugués nació como una misma lengua del latín en el contexto de la *Gallaecia* romana, pero, tras la inclusión del Reino de Galiza en la Corona de Castilla, la separación de las lenguas comenzó a notarse en la Edad Moderna (Lois et al., 2002). En este periodo, el galego-portugués desapareció de los documentos escritos, los cuales sufrieron una profunda castellanización, iniciándose lo que se conoce como “*séculos escuros*” (Siglos Oscuros) (del s. XVI al XVIII). En paralelo, la construcción de la lengua portuguesa rechazaba cualquier semejanza con el gallego, proclamándose una lengua más culta afirmada con una expresión oral y escrita (Lois et al., 2002). Para los movimientos en favor de la recuperación de la lengua gallega a finales del siglo XIX y principios del XX (“*Rexurdimento*”, “*Xeración Nós*”), el portugués era un símbolo de referencia para la recuperación sociolingüística del gallego (Beramendi, 2007 y 2008). Debido a estos hechos, queda claro que entre Galiza y Portugal existe una clara continuidad lingüística que supera la frontera y que genera el ambiente idóneo para el entendimiento mutuo.

A menudo la frontera hispano-lusa se concibe desde la mitología histórica como la más antigua de Europa (Lois et al., 2002; Labraña et al., 2004; Trillo y Paül, 2014). No obstante, aun suponiendo que fuese

cierto que la estabilidad de la frontera hispano-lusa date del siglo XII (Trillo y Paül, 2014), hay que señalar tres aspectos importantes a tener en cuenta sobre este límite fronterizo: En primer lugar, la demarcación de la frontera no fue estable hasta que surgió el interés por parte de los Estado-nación en el siglo XIX (Tratado de Límite 1864) de conocer y delimitar la totalidad de sus territorios, empleando modernas técnicas cartográficas. En segundo término, a pesar de que la pertenencia de algunos territorios a un país u otro fuese estable a lo largo del tiempo, otros se vieron perjudicados tras la rígida delimitación del siglo XIX (los denominados “*pobos promiscuos*” o el caso del “*Couto Mixto*”). En última instancia, la frontera fue interior cuando Portugal estuvo incorporado a la Monarquía Hispánica durante sesenta años, en los siglos XVI y XVII. Precisamente en este periodo las relaciones comerciales entre estas dos regiones se reactivaron de forma notable. Por lo tanto, manteniendo un orden coherente en el desarrollo de este apartado, un tercer hecho relevante a tener en cuenta es que la construcción de la frontera es un producto absolutamente contemporáneo.

Un cuarto suceso a tener en consideración es el hecho de que la movilidad cotidiana de las poblaciones rayanas no se veía limitada por la existencia de un límite artificial. Teniendo en cuenta que *a priori* el establecimiento de la frontera es un hecho relativamente reciente, se puede deducir que los movimientos cotidianos de su población estaban limitados. En cierta medida así fue, ya que, en lo relativo a cuestiones de trámites administrativos (educación, sanidad, etc.), la gente se desplazaba a la ciudad o cabecera comarcal más cercana dentro de su propio territorio nacional, por lo general muy alejada de la raya fronteriza. Sin embargo, lejos de limitar los contactos transfronterizos, lo que ocurría era que estas relaciones a través de la frontera se desarrollaron de forma ilegal durante bastante tiempo (Godinho, 1995). Esto era debido fundamentalmente a que la semejanza cultural (entre Galiza y la Região Norte) o de intereses permitía que los contactos casi diarios entre las personas de un lado y otro de la frontera no entendiesen de límites políticos. Ciertos autores afirman que el contrabando fue una práctica muy extendida en las poblaciones rayanas y, aún hoy, es una norma general en muchas rayas internacionales (Labraña et al., 2004). No obstante, esta actividad no constituía más que una solución ante la precaria situación económica de estos pueblos (Godinho, 1995). Además, hay que tener en cuenta que en el periodo de los regímenes autoritarios en los países ibéricos existía un importante flujo de portugueses que cruzaban la frontera para escapar de la prohibición de emigrar o de la instrucción militar obligatoria de las PIDE en el contexto de la guerra colonial (Labraña et al., 2004). Al contrario, también es notable el flujo de gallegos que escaparon a Portugal por motivos políticos en el contexto de la Guerra Civil. Esta movilidad clandestina de personas y mercancías estableció las bases de lo que, poco a poco, se fue convirtiendo en una próspera relación transfronteriza entre estas dos regiones.

El establecimiento de la frontera tuvo un importante efecto de reajuste lingüístico-cultural, separando muchos puntos de unión que existían entre estas dos regiones a lo largo de la historia. En este sentido el papel de la escuela fue fundamental para inculcar los valores de la cultura identitaria propia, separada y diferenciada de la del vecino, y que se venía defendiendo desde el surgimiento de los nacionalismos en el siglo XIX (Rial et al., 2012). La misma realidad se puede enseñar de forma poco objetiva y manipulada en función de lo que se quiera mostrar o, por el contrario, ocultar (Lois et al., 2002). Por tanto, el protagonismo de materias como la geografía o la historia en la transmisión de determinados valores fue muy importante, algo que ha sido muy empleado por los nacionalismos autoritarios a lo largo de la época contemporánea como argumentación de su ideología patria y de su razón de ser. No hay que olvidar que las historias gallega y portuguesa transcurrieron por el mismo camino durante muchos siglos en el contexto de la *Gallaecia* romana o en los dominios suevos y medievales, compartiendo lengua, cultura, diócesis eclesiásticas, y espacio político y funcional. Es precisamente este hecho histórico, muy importante en la construcción escolar gallega, algo que, sin embargo, no tuvo el mismo calado en Portugal, donde se tiene más idealizado el mito lusitano (Lois y Trillo, 2011). No obstante, actualmente, la excesiva centralidad del país lusitano, así como la falta de reconocimiento cultural diferenciado, provocó que en la Região Norte empiecen a tomar la antigua *Gallaecia* como referencia importante para la construcción de una identidad propia diferenciada de Lisboa (Lois et al., 2002).

Una vez aclarado el contexto sociocultural entre Galiza y la Região Norte, podríamos diferenciar dos tipos de dinámicas en la frontera galico-lusa. En la actualidad podemos hablar de dos sectores diferenciados. Por un lado, el espacio próspero de la raya húmeda del litoral atlántico (correspondiente al trazado del río Miño), el cual presenta un dinamismo económico y social innegable y que está facilitado por una serie de características socioculturales comunes, que ya apuntamos en este texto y que también se explican en otros (Lois et al., 1997; Lois et al., 2002; Lois y Trillo, 2011). Un espacio caracterizado por una elevada densidad de población y que registra un importante proceso de urbanización y de atracción de actividad económica vinculadas a la actividad de las grandes ciudades próximas y sus grandes puertos (Vigo y Porto) (Lois et al.,

1997). Por otro lado está la decadente y estática raya seca del interior, caracterizada por el envejecimiento y la escasa densidad de población, y por un débil tejido económico. Al margen de las especializaciones en determinados productos agrarios de calidad, estas comarcas presentan un perfil económico bastante débil, ya que la industrialización se concentra muy limitada en las cabeceras comarcales (Chaves, Verín, Bragança, Ciudad Rodrigo, etc.) y el turismo es poco relevante.

3. METODOLOGÍA DEL CASO DE ESTUDIO

Como explicábamos en la introducción de este artículo, aquí presentamos el resultado de un estudio de los flujos de movilidad cotidiana a través de la raya húmeda entre Galiza y la Região Norte, en concreto en las comarcas de El Baixo Miño (GZ) y el Alto Minho (PT). No obstante, para este estudio se tomaron solo aquellos ayuntamientos fronterizos que tuvieran algún tipo de paso fronterizo entre ellos, para comprobar en qué medida estos favorecen los flujos de movilidad. Así pues, los ayuntamientos seleccionados fueron (por parejas): Valença do Minho-Tui, Vilanova de Cerveira-Tomiño y Caminha-A Guarda. Para esta labor se aplicó un análisis de fuentes primarias mediante la realización de una encuesta de movilidad elaborada partiendo de las metodologías enunciadas en distintos manuales (Oppenheim, 1992; Flowerdew, 1997; Cea D'Ancona, 2004; Ibeas et al, 2007; FEMP, 2008). Tras la aplicación de una serie de fórmulas estadísticas, se procedió al muestreo aleatorio simple para un tamaño poblacional de 81.032 habitantes entre los seis ayuntamientos citados. Así, a partir de las fórmulas aplicadas, el número de encuestas obtenido para realizar fue de aproximadamente 300 cuestionarios, con un error muestral calculado del 5,6% y un intervalo de confianza del 95%. Por lo tanto, cabe decir que, debido al error muestral mencionado y a algún error que se pudiera cometer en el trabajo de campo, los resultados de las encuestas no pueden ser en ningún caso representativos al 100%. No obstante, se aproximan bastante a la realidad de los flujos de movilidad transfronteriza de la población estudiada, y por lo tanto nos permite sacar conclusiones aceptables.

4. RESULTADOS DEL ESTUDIO

En el marco de este breve artículo, se exponen a continuación los resultados más significativos de la encuesta de movilidad realizada para el área de estudio descrita. El cuestionario realizado consistió en 11 preguntas sobre diversas cuestiones relacionadas con la movilidad transfronteriza, entre las que podemos destacar las siguientes: la frecuencia, la motivación y el medio de transporte empleado para cruzar la frontera o la valoración sobre los servicios de transporte público.

En primer lugar, destacamos algunas cuestiones acerca de la frecuencia con la que la población acostumbra a cruzar al otro lado, suponiendo ésta la cuarta pregunta del cuestionario. Desde un punto de vista genérico, se puede afirmar que la frecuencia en la que más coinciden todos los encuestados, en todos los ayuntamientos trabajados, es que cruzan la frontera semanalmente, ya que esta fue la respuesta más repetida en el conjunto de las encuestas. No obstante, cabe hacer alguna apreciación al respecto, ya que no en todos los ayuntamientos esta respuesta fue la más destacada. Para el caso de Tui y Valença, las frecuencias son las más altas del área de estudio, motivado, entre otra cuestiones, porque el tramo de río que hay que cruzar es mucho más corto que en los otros casos, porque el hermanamiento entre estos ayuntamientos es mucho mayor, o porque la industrialización y la población es mayor que en los otros casos. En Tui, la frecuencia más habitual para su población es la de cruzar semanalmente la frontera (27% de las respuestas), y en donde también cabe destacar el alto porcentaje de su población que cruza diariamente la frontera (16%). Valença es la población que cruza más habitualmente la frontera, con un 46% de su población cada 2-3 días, lo cual es un porcentaje enormemente alto, seguido de una frecuencia semanal del 31% y de una frecuencia diaria del 24 %. Solo sumando los dos primeros porcentajes ya nos da buena cuenta de la alta frecuencia con la que esta población traspasa la frontera.

En el caso de Tomiño y Cerveira las frecuencias son bastante similares en los dos *concellos*, concentrándose la mayoría de las respuestas en la frecuencia semanal. Considerando que había seis posibles respuestas a esta pregunta, las frecuencias semanal y quincenal son las que se encuentran en el medio, por lo tanto podríamos afirmar que en estos ayuntamientos el nivel de frecuencia es medio. A Guarda y Caminha tienen una casuística distinta con respecto a los anteriores, ya que es en estos pueblos donde se registraron las frecuencias más bajas. Sin embargo, siendo precisos diríamos que tienen una frecuencia media-baja. En el caso de A Guarda las frecuencias más destacadas son la semanal y la quincenal (41% y 23% respectivamente), pero, en cambio, las frecuencias más bajas tienen un porcentaje mucho mayor que las altas (mensualmente 23% y anual 5%). En Caminha es incluso menor, la frecuencia más respondida es la mensual (33%), seguida de la semanal (30%). El motivo probable de que en estos ayuntamientos la frecuencia sea menor es que el grado de asociacionismo en la organización de eventos socioculturales es menor en

comparación con las otras “parejas” transfronterizas. Otra causa podría ser que la conexión entre estos ayuntamientos es por transbordador, mientras que en los otros es por carretera, hecho que podría limitar la movilidad a través de la frontera.

En segundo lugar, en cuanto a la motivación para cruzar la frontera (pregunta 9 de la encuesta), los porcentajes son mucho más clarificadores en cuanto a que se concentran mayoritariamente en dos respuestas. Los motivos más habituales son el ocio y las compras, suponiendo entre los dos más del 60% de las respuestas. Cabe señalar sin embargo, que a pesar de que tanto en los ayuntamientos portugueses como en los gallegos éstas son las respuestas más habituales, la dinámica es distinta. Mientras que para los gallegos el principal motivo es el ocio, para los portugueses las compras son la principal causa para atravesar la frontera. Se debe apuntar que para el caso de los portugueses muchos afirmaban que el diferencial de precios entre Portugal y España en el combustible (gasoil, gas, etc.), además de otros productos, es el motivo principal de sus desplazamientos a territorio gallego. En menor medida podríamos destacar otras motivaciones como el turismo, el trabajo, o, para el caso de los gallegos, coger un avión (ya que uno de los principales aeropuertos del Noroeste de la Península se encuentra en territorio portugués a tan solo una hora de camino desde la frontera).

En tercera instancia, en lo relativo al medio de transporte utilizado para cruzar la frontera (pregunta 8 de la encuesta), los resultados demuestran una mayoría aplastante del coche como el medio más utilizado. El coche tiene una superioridad notable con respecto a otros medios de transporte, alcanzando porcentajes superiores al 80% en todos los casos. Testimonialmente podríamos mencionar el uso del transbordador, en el caso de A Guarda-Caminha, y a pié, en el caso de Tui-Valença.

En cuanto a la opinión de los rayanos sobre la oferta de transporte público para cruzar la frontera (cuestiones 10 y 11 de la encuesta) ésta se planteó en dos cuestiones. Una que indagaba sobre la valoración del transporte (con cinco posibles respuestas: dos positivas, dos negativas y una neutra) y otra sobre si la oferta era adecuada a su necesidad de cruzar la frontera (respuestas posibles: si, no y no sabe/no contesta). En la primera, las valoraciones fueron malas o muy malas, siendo más de la mitad de la población en todos los casos la que dio estas dos respuestas. Las valoraciones positivas (buena o muy buena) no fueron muy habituales, pero cabe destacar que los mayores porcentajes en estas dos respuestas se dieron en los ayuntamientos portugueses, debido probablemente a una mejor oferta de los servicios de transporte público (no transfronterizos) en el lado portugués. En la segunda pregunta sucedió algo parecido a lo que ocurrió en las valoraciones positivas de la pregunta anterior. Para el caso gallego la oferta de transporte público para cruzar la frontera no es la adecuada, mientras que para el caso portugués sí que lo es. No obstante, se debe apuntar para esta última pregunta que se registró un importante porcentaje de población que ante la duda respondió “Ns/Nc”, lo cual indica que o bien la pregunta no se entendió de forma adecuada o bien no se tiene la certeza de si existe o no un medio de transporte público para el tránsito transfronterizo.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Es evidente que existe una importante relación entre las personas de un lado y otro del Miño, hecho que se materializa en la constitución de un espacio vivido y cotidiano transfronterizo. Para estas poblaciones la frontera no supone ningún tipo de obstáculo, sino que es una realidad que les ofrece más oportunidades y posibilidades. La proximidad geográfica, el diferencial de precios, la deslocalización de las compras, los nuevos y distintos espacios de ocio y turismo, la similitud sociocultural y lingüística, o la planificación conjunta de numerosas actividades culturales son cuestiones que provocan una liquidez notable en este espacio, y hacen del contacto transfronterizo un hito principal en el ámbito de la vida diaria de los rayanos. Así, a partir de los datos obtenidos observamos que la frecuencia en los desplazamientos transfronterizos para el área de estudio tiene un nivel medio-alto y son, sobre todo, superiores desde Portugal hacia Galiza y no en sentido contrario. Notamos, además, que la intensidad de la movilidad transfronteriza decrece a medida que nos acercamos a la desembocadura del río Miño, es decir, desde Tui-Valença hasta A Guarda-Caminha, probablemente debido a una menor industrialización, menor población y menor proximidad.

En rasgos generales se trata de un tramo fronterizo muy transitado y que demuestra, por tanto, una flexibilidad fronteriza muy importante. No lo es tanto si lo comparamos con otros espacios fronterizos más densificados, como por ejemplo el del Benelux, pero en comparación con cualquier otro tramo de la frontera hispano-lusa estaríamos hablando del tramo fronterizo más dinámico. Además, si tuviésemos en cuenta otras variables y datos que nos permitiesen hacer un análisis de la movilidad más amplio, comprobaríamos que estamos hablando del tramo más transitado de toda la raya hispano-lusa. Todo esto, junto con el contexto del gran eje urbano y económico en el que se encuentra, hace de este tramo fronterizo un espacio con gran potencialidad para la creación de lazos transfronterizos que vayan más allá del plano institucional. Permitirían así consensuar un desarrollo económico y social conjunto, en mayor o menor medida. Desde el

punto de vista del investigador sería interesante ampliar el análisis de este espacio a diferentes campos y situaciones, que permitieran no solo conocer sus dinámicas internas sino también contribuir a su creciente asociacionismo.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Bel, G. (2010): España, capital Paris. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la "capital total". Barcelona, Destino.
- Beramendi, J. (2007): De provincia a nación. Historia do galeguismo político. Vigo, Xerais.
- Beramendi, J. (2008): "Portugal no ideario galeguista: 1840-1936". En Pereiro, X.; Risco, L. y Llana, C. (Coords.): As fronteiras e as identidades raianas entre Portugal e España. Vila Real, SDE, 13-28.
- Boira Maiques, J.V. (2013): "Infraestructuras y financiación en España. Hacia un nuevo paradigma". En Gomez Mendoza, J.; Lois González, R.C. y Nel-lo Colon, O (Eds.): Repensar el Estado: crisis económica, conflictos territoriales e identidades políticas en España. Santiago de Compostela, USC, 101-114.
- Cea D'Ancona, M^aA. (2004): Métodos de encuesta. Teoría y práctica, errores y mejora. Madrid, Síntesis.
- Cruz Vallalón, J. (2013): "Las infraestructuras de transporte: magnitud y paradojas de transformación". En Gómez Mendoza, J.; Lois González, R.C. y Nel-lo Colon, O (Eds.): Repensar el Estado: crisis económica, conflictos territoriales e identidades políticas en España. Santiago de Compostela, USC, 93-101.
- FEMP (2008): Diseño y elaboración de encuestas locales de movilidad sostenible. Federación Española de Municipios y Provincias. Versión online: www.redciudadesclima.es/uploads/documentacion/8869c791c9a4bfd6415e83215eda03b6.pdf
- Ferrao, J. (1999): "As geografías do País". Revista Janus 1999-2000, 184-187.
- Ferrao, J. (2002): "Portugal, três geografias em recombinação. Espacialidades, mapas cognitivos e identidades territoriais. Revista Lusotopie, monográfico Portugal, une identité dans la longue durée, 10, 2002/2, 151-159.
- Flowerdew, R., Martin, D. (Eds) (1997): Methods in human geography. Harlow, Addison Wesley Longman Limited.
- Godinho, P. (1995): "O contrabando como estratégia integrada nas aldeias da raia trasmuntana". A trabe de ouro, 22, 209-222.
- Guichard, F. (1990): Géographie du Portugal. Paris, Masson.
- Ibeas Portilla, A., Gonzalez Rojas, F., Dell Olio, L., Moura Berodia, J.L. (2007): Manual de encuestas de movilidad. Santander, Universidad de Cantabria.
- Labraña Barrero, S., Pais de Jesus Ramos, E., Paul i Carril, V. (2004): "A raia galego-portuguesa em debate. Perspectivas multidisciplinares sobre uma estrutura administrativa herdada". En Márquez Domínguez, J.A. y Gordo Márquez, M. (Coords): Fronteras en movimiento. Huelva, Collectanea. 153-176.
- Lois González, R.C., López Trigal, L., Guichard, F. (Coords) (1997): La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Zamora, Fundación Rei Alfonso Henriques.
- Lois González, R.C., Santos Solla, X.M., Valcárcel Riveiro, C. (2002): "As relacións de Portugal com a Iberia: uma olhada desde a Galiza". Lusotopie, 10, 193-211.
- Lois González, R.C., Trillo Santamaría, J.M. (2011): "La frontera como motivo de atracción: una breve mirada a las relaciones Galiza-Região Norte". Geopolítica, 2 (1), 109-134.
- Oppenheim, A.N. (1992): Questionnaire desing, interviewing and attitude measurement. Londres, Pinter.
- Rial Sánchez, A.F.; Valcárce Fernández, M.; Barreira Cerqueiras, E.M.; Rego Agraso, L.; Mariño Fernández, R.; Méndez Lois, M.J; Carnota Carneiro, P.; Zamora Rodriguez, E.T. (2012): "Movilidades, formación e emprego no ámbito transfronteirizo (Actas del XII Congreso Internacional de Galicia e Norte de Portugal de Formación para o Trabalho, Compostela 2011). Santiago de Compostela, USC.
- Trillo Santamaría, J.M y Paül i Carril, V. (2014). "The oldest boundary in Europe? A critical approach to the Spanish-Portuguese border: The raia between Galicia and Portugal". Geopolitics, 19 (1), 161-181.