



Obras de ampliación del metro de Toronto

Canadá

Un país para quedarse

Marta Míguez



Canadá es, según la revista Forbes, el mejor lugar para el crecimiento empresarial y la creación de empleo que existe actualmente en el mundo. Una realidad que los datos confirman a día de hoy, pero que las empresas españolas de infraestructuras ya intuían hace unos años cuando empezaron a desembarcar en el país. Han pasado ya 15 años desde que una UTE formada por Dragados y FCC, pionera en este mercado (Informe “El sector de la arquitectura, ingeniería y construcción en Canadá” de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Ottawa. Septiembre 2012), fuera adjudicataria de un proyecto de obra en Canadá. De este modo se abrió camino al resto tras conseguir el contrato de diseño, construcción, financiación y explotación de la Autopista Fredericton–Moncton, en la provincia de Nuevo Brunswick, allá por el año 1998. Desde entonces, muchas otras han seguido sus pasos y han encontrado en tierras canadienses la oportunidad de ampliar mercado e

impulsar su internacionalización, crucial en estos tiempos de dificultades económicas, especialmente notable en Europa, y más aún en España. Autopistas, carreteras, metros, parques eólicos, explotaciones petrolíferas... Las empresas españolas llegaron a Canadá a finales del siglo XX para poner en marcha todo su potencial en el mundo de la construcción y ahora, tras década y media trabajando en el lugar, podemos decir que llegaron para quedarse.

Y lo han hecho con acierto, porque tal y como viene subrayando en los dos últimos años el Club de Exportadores e Inversores, Canadá es en la actualidad el mejor lugar para realizar inversiones empresariales. Algo que para el consejero comercial de Canadá en España, Deric Dubien, “se debe a la existencia de un sistema financiero muy estable, muy regulado, con un sistema de crédito accesible, y con un marco jurídico igualitario”. Y es que Canadá, que cuenta con un déficit de infraestructuras que

arrastra desde los años sesenta, ha sabido establecer unas bases económicas y financieras sólidas y fuertes que favorecen la presencia e inversión de capital extranjero en el país. Además, ha puesto en marcha una serie de medidas de estímulo fiscal que suponen un plus para aquellos que quieren ampliar mercado en tierras canadienses.

El embajador español en Canadá, Carlos Gómez-Múgica, destaca que “es un país que ha conseguido superar la crisis económica muy rápidamente, tienen un nivel de crecimiento estable y unos potenciales enormes”. De hecho, su sistema bancario está considerado como el más sólido del mundo según el Foro Económico Mundial, con un sector inmobiliario saneado y unas bases económicas robustas.

Estas circunstancias han hecho que las empresas españolas hayan seguido apostando por la inversión en tierras canadienses. De hecho, a día de hoy la cifra de inversión de empresas españolas en Canadá asciende, según datos de la embajada española, a más 14.500 millones de dólares canadienses, algo más de 11.000 millones de euros. Para que esto haya sido posible han resultado claves las colaboraciones público-privadas, las Public Private Partnerships (PPP), un modelo que las autoridades canadienses han fomentado especialmente cuando los trabajos a realizar son obras de gran tamaño y complejidad. La única dificultad para las empresas españolas que se acojan a este tipo de modelos a lo largo del extenso territo-

Canadá Ottawa	Jefe de Estado Isabel II
Superficie total 9.984.670 km ²	Gobernador David Johnston
Fronteras 8.893 km con Estados Unidos	Primer Ministro Stephen Harper
Población 33.476.688 habitantes	PIB 1.443.108 millones de \$
Idioma Inglés y francés	Moneda Dólar canadiense
Forma de Gobierno Monarquía parlamentaria federal	Miembro de TLCAN, Mancomunidad de Naciones, ONU, OEA, OTAN, APEC, OCDE, OSCE, G-8, G-20

Un sistema económico estable, unos recursos naturales amplísimos, y un nivel de crecimiento demográfico constante, han hecho de Canadá un país más que atractivo para las empresas españolas de infraestructuras. El Hospital de Montreal (CHUM), la ampliación al este de la autopista 407 ETR, o la ampliación del metro de Toronto son solo algunos ejemplos de las adjudicaciones que se han ido consiguiendo en los últimos años y en las que trabajan varias decenas de ingenieros de Caminos españoles que han encontrado en Canadá una oportunidad profesional, tan necesaria en estos tiempos

rio de Canadá, es que cada provincia tiene una legislación propia, por lo que no existe un modelo unificado, pero en cualquier caso, tal y como dice Dubien, “es un modelo de éxito, que funciona, y que los gobiernos provinciales apuestan cada vez más por él”.

Una presencia exitosa de las empresas de infraestructuras españolas en Canadá que, según el informe de la Oficina Económica y Comercial en Ottawa, se debe a tres motivos fundamentales: las buenas referencias, la capacidad de afrontar grandes proyectos, y la anticipación. El primer aspecto es consecuencia de que España en los últimos 20 años ha experimentado un importante crecimiento a nivel de construcción, lo que ha permitido realizar importantes obras de gran envergadura como autopistas o el desarrollo del tren de alta velocidad que les ha permitido adquirir una importante experiencia. Esto, unido a la buena labor realizada por las primeras empresas asentadas en Canadá ha favorecido la creación de nuevos consorcios que aspiran a conseguir nuevas adjudicaciones en el país.

En segundo lugar, está la capacidad de afrontar importantes proyectos. De hecho, el panorama de empresas constructoras españolas ha sufrido un importante cambio en las dos últimas décadas como consecuencia de fusiones y adquisiciones que han favorecido la consolidación de grupos de infraestructuras de gran potencial financiero y de diseño que les hace ser muy competitivas a nivel internacional, teniendo una importante capacidad para asentarse en nuevos mercados.

Y, por último, la anticipación. Antes de la llegada de la crisis económica en 2008, muchas de las empresas españolas buscaron ampliar mercado fuera de nuestras fronteras. Un proceso que comenzó lentamente, pero que, en los últimos años, ha recibido un importante impulso que las ha hecho tener presencia a lo largo de los cinco continentes. Esto ocurrió en Canadá, donde la agilidad para llegar a este mercado ha sido clave para su asentamiento posterior en el mismo. De hecho, en la actualidad, OHL tiene un 18,8 % de su cartera de mercado

entre Canadá y EEUU, Acciona y ACS suman proyectos en este país por valor de 10.000 millones de euros, mientras que Cintra es la responsable de una de las principales obras desarrolladas por empresas españolas en el país, la autopista 407 ETR, que supone un 50 % de su valor de mercado.

En definitiva, tres factores que hacen que la percepción del trabajo que realizan las empresas españolas de infraestructuras sea visto desde Canadá, tanto por la cantidad como por calidad, como “algo impresionante”, como bien certifica Deric Dubien cuando es preguntado sobre el prestigio de las mismas.

Obras de empresas españolas

Esta importante presencia de las empresas españolas en Canadá se plasma en la gran variedad de obras que están realizando en este país. Así, desarrollan infraestructuras y proyectos tanto de obra civil como de edificación, entre los que caben destacar la construcción y ampliación del Hospital de Montreal, (CHUM), la puesta en marcha de la ampliación del metro de Toronto al norte



El futuro Centro Hospitalario (CHUM) está previsto que se inaugure en el año 2020

de la ciudad, la extensión de la ya consolidada autopista 407 ETR, así como la construcción y mantenimiento de la Windsor Essex Parkway, en la frontera con EEUU y que conectará ambos países aligerando el congestionado tráfico de la zona. Todas ellas se sitúan en la costa este del país, donde varias decenas de ingenieros de Caminos españoles repartidos entre las diferentes empresas trabajan como expatriados.

MONTREAL

Centre Hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM)

En el centro de la ciudad, entre el barrio chino y el viejo Montreal, se encuentran las obras de construcción y ampliación del Centre Hospitalier de l'Université de Montréal, más conocido como CHUM, un proyecto que fue adjudicado al consorcio 'Collectif Santé Montréal' en febrero de 2011 y que está constituido por OHL (25 %), el fondo de inversión británico Innisfree (30 %), la constructora británica Laing O'Rourke (25 %) y la empresa de servicios francesa Dalkia (20 %). Esta importante obra, que supone la puesta en marcha del hospital más grande de todo Canadá, y de uno de los mayores del mundo, será construida en un 50 % por la empresa española y lo hará en unión temporal de empresas junto

con su socio Laing O'Rourke; mientras que su mantenimiento, acordado por un plazo de 38,8 años, recaerá en la francesa Dalkia.

Un complejo proyecto de relevancia internacional y gran inversión tecnológica que se hace evidente según te aproximas a la Rue de Saint Denis, calle en la que se encuentran situadas las oficinas del consorcio. Elevando la mirada a lo alto se puede vislumbrar la silueta de las altas grúas que trabajan en el CHUM, un proyecto que alcanza una inversión de 2.060 millones de dólares canadienses, en torno a 1.485 millones de euros, y que extiende sus trabajos a lo largo de una manzana. Una concesión basada

en el modelo de Public Private Partnerships (PPP), "un modelo de éxito", según afirma Miguel Fraile, ingeniero de Caminos español que ejerce como delegado gerente de OHL en Canadá, y que coincide con la impresión expresada también por el consejero comercial canadiense, Deric Dubien.

Para poder acceder al complejo del CHUM, que albergará cinco edificios conectados por túneles entre sí, resulta prioritario cumplir con los protocolos de seguridad propios de todas las obras. Miguel España, encargado de dar a conocer la obra, es junto con Miguel Fraile, el otro ingeniero de Caminos español que OHL ha destinado a Montreal para desarrollar labores de *section manager*. Durante el recorrido, explica que "los trabajos se dividen en dos fases: la primera de una duración de cinco años y que contempla la construcción de tres edificios; y una segunda, desde 2016 a 2020, en la que se procederá a la demolición del actual hospital para construir el nuevo en el mismo lugar". En definitiva, un plan de ejecución "superajustado" que requiere del cumplimiento estricto de los plazos en tiempo y forma.



Obras en la zona B del Hospital de Montreal (CHUM)



Trabajos de construcción del complejo sanitario de Montreal junto al actual Hospital St-Luc que será demolido en la II Fase

España, que está en los trabajos del CHUM desde sus comienzos, relata cómo “antes en la zona había otras edificaciones, casas y una iglesia, que fueron derruidas para comenzar la nueva construcción”, aunque quizás lo más sorprendente de este proyecto es la cohabitación de la realización de las obras con el funcionamiento habitual del actual hospital St Luc, anexo a la zona de trabajos de la primera fase, y que en la segunda será derruido para levantar en este mismo lugar el nuevo centro hospitalario de una superficie total de 324.000 metros cuadrados y que albergará 772 camas hospitalarias, 26 unidades de hospitalización y 39 salas de operación. “Aislamos las ventanas acústicamente, las bloqueamos, un trabajo muy complejo dentro del hospital que al principio no fue muy bien recibido por los usuarios debido a los ruidos y molestias ocasionadas, pero se fueron habituando y a día de hoy no tienen ninguna queja”, sentencia.

No muy lejos de Saint Denis, a solo cuatro paradas de metro desde la cercana estación al CHUM, Champ de

Mars hasta Luciën-L’Allier, se encuentran las oficinas de OHL en Montreal. En concreto se sitúan en un edificio ubicado en la rue Sainte Catherine. Es en la cuarta planta donde se encuentra el despacho de Miguel Fraile, quien fuera el responsable de dar los primeros pasos para la instalación de OHL en Canadá estableciendo todas las oficinas que hoy albergan a la compañía en la que trabajan “80 personas de diferentes nacionalidades, entre los que seis son ingenieros de Caminos españoles”. Fraile, que previamente ha desarrollado su trabajo en la compañía en EEUU y por tanto, es perfecto conocedor del mercado norteamericano, considera la obra del CHUM como una de las principales inversiones de OHL en Canadá. Una presencia que tienen intención de continuar con la adjudicación de otros proyectos, aunque resalta que las dificultades cada vez son mayores, “cada vez hay más competencia y cada vez es más difícil pasar el primer filtro que supone la precalificación de las concesiones, porque de ocho o nueve proyectos presentados

solo pasan tres”, explica. A pesar de esto, valora la oportunidad de negocio en un país como Canadá, del que la construcción del nuevo complejo hospitalario que ocupa una superficie de 68.800 metros cuadrados es un claro ejemplo, y donde OHL exporta sus conocimientos a la hora del desarrollo y puesta en marcha de una obra sanitaria.

TORONTO

Metro

Llegar a Toronto es llegar a la ciudad más grande de todo Canadá. Con una extensión de cerca de 630 kilómetros cuadrados y una población urbana que ronda los cinco millones de habitantes, es considerada la capital financiera del país. Esto debería bastar para asegurar que una ciudad de estas características cuenta con una importante red de metro. Sin embargo, basta con mirar el plano para pensar que algo no encaja. Compuesto por 4 líneas y 69 estaciones, la actual red de tren subterráneo de la capital de Ontario apenas cubre el 50 % del territorio, dejando amplios

espacios de la ciudad sin comunicación con el eje principal de transportes que constituye el metro.

Además, en los últimos años Toronto, al igual que el resto de las principales ciudades del país, ha experimentado una importante inmigración que ha hecho multiplicar exponencialmente la población de la ciudad. Esta nueva realidad sociodemográfica, junto a las evidentes carencias de la red de metro actual, estuvieron en el origen de la decisión del Toronto Transit Commission (TCC), órgano público responsable de la administración del transporte público de la ciudad (metro, tranvía y autobuses), de sacar a concurso la construcción de la ampliación de la línea Toronto-York Spadina.

Esto ocurrió en 2011, momento en que las empresas españolas FCC y OHL fueron ganadoras del concurso. “Esta es una suerte de obra. El metro es muy básico, no se ha invertido en él en los últimos 20 años, algo que, en la actualidad, el TTC está haciendo para ampliarlo al noroeste y conectar así la zona del Downtown con York”, explica Guiller-

mo Montes, ingeniero de Caminos de FCC, y *project manager* de la obra que recuerda que el presupuesto para que este proyecto sea una realidad asciende a 404 millones de dólares canadienses (algo más de 290 millones de euros).

El aspecto más relevante de esta ampliación se encuentra en la construcción de los 7,2 kilómetros de los túneles del norte, 3,6 km cada uno, que contarán con un diámetro de más de 6 metros y que conectarán con la Highway 407 Station, cuya construcción también se contempla en el proyecto de adjudicación y constituye el otro eje de los trabajos de ampliación. Para Jorge Tauroni, *project director* de OHL, “este es un proyecto muy específico con tuneladoras TBM y en el que tenemos mucha experiencia”, hecho relevante que hace pensar que la elección de empresas españolas tiene en este motivo su razón de ser. De la misma opinión es su compañero en la UTE, José Luis Cruz, de FCC, quien ya tenía experiencia en este campo después de haber participado en la construcción de los tramos subterráneos de la M-30 de Madrid, y que se muestra convencido de que “a nivel técnico los

ingenieros españoles estamos por delante en la realización de túneles, conocemos mejor los sistemas porque llevamos años en esto y eso se nota”.

Los denominados túneles del norte enlazarán con otro de los ejes del proyecto, la estación subterránea Highway 407, que constituirá un auténtico centro neurálgico del transporte del norte de Toronto ya que será un intercambiador que contará con un andén central y tres niveles. Este último estará en la superficie y lo formará un edificio en forma de “Y”, donde se situará una terminal de autobuses y un aparcamiento al aire libre de 600 plazas. Pero la 407 Highway no será la única estación de la ampliación de esta línea de metro. Está prevista además la puesta en marcha de Steeles West, York University Station y Finch West, que aunque su construcción como tal no forma parte del contrato adjudicado a la UTE española, sí se contempla en el mismo la realización de diferentes trabajos de adecuación de estas zonas que albergarán en el futuro estas nuevas estaciones.

Debido a la dimensión de la obra, y a que todas sus zonas de trabajo se encuentran diseminadas por el norte de la ciudad de York, es necesario el coche para poder recorrerlas en su totalidad.

A lo largo del recorrido por las diferentes zonas de la obra es visible la multiculturalidad propia de esta ciudad y de este país construido sobre la base de la inmigración. Los diferentes colores de piel, los diferentes aspectos físicos, los diferentes acentos, son una constante en todos los tajos. Algo que está lejos de suponer un problema ya que es un reflejo de la realidad de Canadá y, como tal, está completamente normalizado.



Futura estación Highway 407



Salida de las tuneladoras después de hacer el primer tramo de túnel de la ampliación del metro de Toronto

Este mismo buen ambiente se vive también dentro de las oficinas, donde aunque es mayoritaria la presencia española es fácil encontrar trabajadores de otras nacionalidades, entre los que, salvo las discrepancias por el tipo de café que se consume, (los españoles tienen su propia máquina de café) existe una convivencia cordial y respetuosa. Lo mismo ocurre entre los expatriados españoles de FCC y OHL que conviven en armonía dejando a un lado el hecho de pertenecer a diferentes empresas.

Para combatir las inclemencias meteorológicas (suelen ser habituales los menos 20 grados), todos los ingenieros españoles expatriados en Toronto cuentan con la equipación necesaria para hacerlas frente. “Tienes que aprender a abrigarte, y aunque es duro te acostumbras”, dice Tauroni, algo con lo que coincide José Luis Cruz que ve más novedoso el hecho de que en verano las temperaturas sean muy elevadas que la coyuntura de que en invierno haga tanto frío, “es algo que te imaginas, y ya vienes con la idea, hay tres meses duros, pero te acostumbras a llevarlo”, comenta.

Esta pequeña colonia española en Toronto surgida a raíz de la ampliación del metro está previsto que continúe en la

capital de la provincia de Ontario hasta el año 2015, fecha prevista para la conclusión de estas obras, en la actualidad completadas en un 38 %.

407 ETR, Express Toll Route

No muy lejos de las oficinas centrales de OHL Canadá en Toronto, también en la zona oeste de la extensa avenida Steels, se encuentra la sede de 407 ETR, Express Toll Route, encargada de la gestión de la autopista del mismo nombre que fue adjudicada a Cintra Infraestructuras, filial de Ferrovial, en el año 1999 durante 99 años. Se trata de un edificio acristalado, moderno y preparado para recibir cada día a los cientos de canadienses que requieren de las gestiones y los trámites necesarios para poder circular por esta vía, pionera en la implantación del sistema de peaje electrónico, y que se ha tornado en crucial para el buen funcionamiento de la ciudad.

Y es que la importancia del buen funcionamiento de la compañía es básica para el crecimiento de la misma. Algo que está ocurriendo en los últimos años, y que ha hecho de la 407 ETR la joya de la corona de Cintra, de la que representa casi el 50 % de su valor. Así, en el año 2012, 407 International Inc., empresa que pertenece al consorcio compuesto por Cintra Infraestructuras (43,23 %), Canada Pension Plan

Investment Board (40 %) y SNC-Lavalin (16,77 %), obtuvo un beneficio neto de 174,4 millones de dólares canadienses, unos 131.6 millones de euros, lo que supone un 36% más sobre los 128,3 millones de dólares canadienses obtenidos en el mismo periodo de 2011.

Esta autopista que descongestiona el tráfico de una de las principales ciudades de Canadá, con 198 puntos de acceso y salida, fue empezada a construir por el propio Gobierno federal, quien realizó los tramos centrales de 68 kilómetros de longitud, y que “decidió la instalación del primer peaje electrónico del mundo porque era inviable poner barreras debido a la cantidad de enlaces y al importante nivel de tráfico que tienen”, explica Tamariz. Tras la privatización de 1999, en la que se acordó su ampliación al este como al oeste, se hicieron 108 kilómetros más, convirtiéndose la 407 ETR en una vía alternativa a la 401, una de las autopistas más congestionadas de Norteamérica.

La gestión del peaje es libre, “es de los pocos peajes que existen en los que el Gobierno no te limita la subida de tarifas”, cuenta el presidente que explica a su vez que existe un sistema de control para adecuar las tarifas al precio

que más convenga a la empresa, pero siempre con el objetivo presente de descongestionar el tráfico, algo que si no ocurre, es penalizado por el gobierno canadiense. “No ha pasado nunca y hemos estado subiendo las tarifas de forma agresiva, entre un 8 % y un 9 %, cuando en España suele subir con el IPC, al 1 % o al 2 %”, añade.

La 407 ETR soporta más de 380.000 viajes, o lo que es lo mismo, dos veces el tráfico de la M-30 de Madrid, por lo que cuenta con más de un millón cien mil sistemas de control de peaje, los conocidos como VIA T, llegando a alcanzar los más de un millón y medio de usuarios al mes. Es decir, una infraestructura clave para los ciudadanos dependientes del coche en Toronto, que son una gran mayoría debido a las enormes dimensiones de la ciudad.

Pero en el crecimiento y consolidación de esta compañía no todo ha sido fácil. José Ángel Tamariz recuerda cómo surgieron problemas cuando ganó las elecciones provinciales en Ontario el Partido Liberal en el año 2003. “El nuevo gobierno quería modificar el con-

trato, liberarlo, controlarlo para que los ingresos provenientes del peaje fueran para el Estado, pero después de casi cuatro años de litigios, los jueces dictaminaron que el contrato tenía vigencia tal y como estaba redactado, y que no cabía una modificación del mismo”, explica.

Tampoco ha sido fácil la relación con el usuario, “pero es que a la gente no le gusta pagar por algo que antes era gratis, aunque hay que recordar que fue el gobierno quien decidió instaurar el peaje”, apunta el máximo responsable de la 407 ETR, que añade que “a día de hoy la mayoría de los usuarios están encantados por el servicio que reciben con la autopista, que está limpia y es segura, y con la atención al cliente recibida”.

Highway 407 East Extension

Por el nivel de tránsito y nivel de usuarios, la 407 ETR es a día de hoy una autopista consolidada y asentada en la ciudad, pero en vías de expansión, y es que hace apenas unos meses, en mayo de 2012, se ha aprobado la adjudicación de la primera fase de la extensión de esta autovía hacia el este.

Infraestructure Ontario y el Ministerio de Transporte de Ontario han elegido de nuevo a Cintra, en consorcio con SNC Lavalin, como la mejor opción para realizar el proyecto.

De esta forma, la empresa española tiene otra vez entre sus manos un importante proyecto que se basa en la construcción de la prolongación de 20 kilómetros de la autopista 407, 10 del enlace de conexión con la autopista 401, y 5 de realineación de esta última vía. Un total de 35 kilómetros para una concesión que tendrá una duración de 30 años desde el final del período de construcción y que está previsto que abra al tráfico a finales de 2015.

Actualmente, la Highway 407 East Extension, que costará 1.000 millones de dólares canadienses, se encuentra en proceso de diseño, y tiene previsto ser una autopista de peaje explícito. A diferencia de la 407 ETR, y tal como pretendía el Gobierno liberal en 2003 con esta autopista, la nueva extensión tendrá un peaje del que será responsable el gobierno de la provincia, que será el encargado de fijar las tarifas y recaudar los consiguientes ingresos. Mientras, la



La 407 ETR es una de las principales vías de descongestión del tráfico de Toronto



La autopista 407 ETR soporta más de 380.000 viajes diarios



Proyecto de ampliación de la Highway 407 East Extension, fase I y fase II

concesionaria será remunerada a través de la fórmula de pago por disponibilidad.

El responsable de la gestión de este destacado proyecto también es español, Javier Tamargo, CEO, que junto con Tamariz son los dos únicos españoles que trabajan en proyectos de obras de Cintra en Canadá, ambos vinculados a la 407. “Mantener la asociación de la 407 ETR y Cintra es esencial”, asegura Tamargo. De hecho, la compañía tiene previsto participar también de la licitación de la segunda fase que saldrá a lo largo de este año, aunque el responsable de la Fase I reconoce que no es algo fácil ya que “los procesos de adjudicación son muy complicados, largos y exigentes. Exigen cantidad ingente de documentación, la financiación, la cantidad de información muy detallada y extensa. Son procesos que llevan más de un año de un equipo grande dedicado exclusivamente a eso, pero

son una inversión para conseguir un beneficio”, concluye.

WINDSOR

Autopista Windsor Essex Parkway

En la frontera con EEUU, en la localidad canadiense de Windsor, está la sede de la obra clave que actualmente construye Acciona Infraestructuras en consorcio con el Grupo ACS y Fluor, la autopista Windsor Essex Parkway. Se trata de una vía que tendrá 11 kilómetros de longitud, y que servirá de enlace entre EEUU y Canadá gracias a la unión de la autopista 401, que atraviesa Ontario, con la Interestatal 75 de Michigan, es decir, la conexión entre las ciudades de Windsor y Detroit. Un paso crucial para aligerar la comunicación entre ambos países ya que en la actualidad el volumen de tráfico es muy intenso, especialmente por el derivado del tránsito de camiones que cruzan la frontera. Se

pretende así facilitar la separación entre los flujos locales y transnacionales, para lo cual se construirán tres carriles por sentido, la mayoría de ellos por túneles, que está previsto que canalicen más del 25 % del tráfico comercial de este paso fronterizo tan concurrido.

Esta obra, que fue adjudicada en 2010 al consorcio Windsor Essex Mobility Group y que está previsto que genere 12.000 puestos de trabajo, se caracteriza además por su respeto al medio ambiente y la sostenibilidad. Tal es así, que está prevista la construcción de 1,2 kilómetros cuadrados de zonas verdes ajardinadas, además de 25 kilómetros de rutas para senderismo y bicicleta. El proyecto incluye también la recuperación del entorno, la protección de especies autóctonas y la restauración del hábitat natural.

En la construcción de este proyecto participan una docena de ingenieros de Caminos españoles, como Carlos Ugarte, *construction manager*, o José Luis Candau, encargado de las gestión del contrato principal. Su presencia en la ciudad se prolongará hasta 2014, fecha en la que está previsto que se concluya la ejecución de esta adjudicación que se divide en tres fases de construcción. La inversión total asciende a 1.600 millones de dólares canadienses, unos 1.123 millones de euros, y contempla, además del diseño y la construcción de la autopista, el mantenimiento de la misma durante un periodo de 30 años que el consorcio capitaneado por Acciona asumirá una vez finalizadas las obras.



La 407 ETR cuenta con servicio de quitanieves 24 horas

Otras obras en Canadá

No solo en la parte este del país tienen presencia las grandes empresas de infraestructuras españolas. También en la zona oeste se están llevando a cabo trabajos de construcción. Así, en Edmonton, un consorcio de tres socios encabezado por ACS, es el encargado de la realización de una vía de autopista de 27 kilómetros. En concreto, se trata del cuarto y último tramo que le falta a la autopista Northeast Anthony Henday para poder dotar a la capital de la provincia de Alberta de un anillo de circunvalación. Además, será la responsable de su explotación y mantenimiento durante los próximos 30 años. El Grupo ACS, que se adjudicó esta obra a principios del año 2012 al imponerse a otros dos consorcios de carácter internacional, va a realizar una inversión de 1.145 millones de euros, unos 1.500 millones de dólares canadienses. La previsión de ejecución de las obras es de 53 meses, con la previsión de que entre en funcionamiento en 2016.

También en Alberta, aunque un poco más al sur, en la ciudad de Calgary, Acciona realiza la construcción de la autopista Southeast Stoney Trail, considerada eje fundamental del plan de transportes de la ciudad. El plazo del contrato ganado junto con el socio local SNC-Lavalin, es de 33,5 años, con 3,5 años para el diseño y la construcción. Al igual que la mayoría de las obras del país, es un acuerdo basado en el modelo de PPP (financiación público-privada) en el que la administración canadiense invertirá durante la fase de construcción un total de 322 millones de dólares canadienses, procedentes tanto del gobierno de la provincia como del gobierno federal.

En British Columbia, la provincia más occidental de Canadá, ACS también

se ha hecho un hueco. En el año 2010, a través de Iridium y en consorcio con Dragados, y las empresas canadienses locales Ledcor CMI, Bel Pacific y Vancouver Pile Drivin, le fue adjudicada la construcción y gestión del Corredor South Fraser Perimeter Road, una nueva autopista de peaje de cuatro carriles y 40 kilómetros de longitud, cuya inversión asciende a 1.100 millones de dólares canadienses (unos 825 millones de euros), y que está previsto que se concluya este año.

En definitiva, las empresas de infraestructuras españolas están diseminadas por todo lo largo y ancho de Canadá desarrollando autopistas, carreteras, metros, hospitales... Todo tipo de obras que en buena medida se deben, como dice el embajador español en Canadá, a su buen hacer, experiencia, y prestigio. “No solo hacen la obra de ingeniería y la obra de trabajo de construcción, si no que algunas de ellas aportan también un asesoramiento en el tema de la financiación, aportan otros elementos que complementan todo el proyecto”, añade.

Ejercer en Canadá como ingeniero de Caminos

A día de hoy no existe un reconocimiento mutuo de títulos profesionales entre España y Canadá, ni tampoco un proceso oficial de homologación. Los ingenieros de Caminos que pretendan ejercer en el país con plenas competencias deben acceder al título de Professional Engineer. Para ello, es necesario pertenecer a la asociación provincial correspondiente, realizar una serie de cursos, y superar un examen que, por el nivel de formación de los ingenieros españoles, no implica excesiva dificultad. En el caso de no llevar adelante estos trámites, existe la opción de poder ejercer como ayudante de un ingeniero

reconocido, o bien de llegar de la mano de las empresas españolas, en cuyo caso, no se requiere del título de PE. De hecho, la mayoría de los españoles que trabajan ahora mismo como expatriados en el país no han cubierto este trámite ya que en la mayoría de los casos no lo requieren para llevar adelante su trabajo. “Si quieres establecerte por libre, o si quieres pasar a una empresa local, sí es necesario porque a todos los efectos no eres ingeniero”, explica José Luis Cruz, ingeniero de FCC en las obras de ampliación del metro de Toronto.

El Canadian Council of Professional Engineers (CCPE), conocido como Engineers Canada, es la organización nacional que coordina a las doce asociaciones provinciales que regulan la práctica de la ingeniería en Canadá. Su misión es coordinar a estas asociaciones creando un marco con estándares comunes para la enseñanza universitaria de la ingeniería, y especificando los niveles de cualificación necesarios para poder ejercer la profesión en Canadá.

El consejero comercial de Canadá, Deric Dubien, apunta que si todo sale bien, bajo el Tratado de Libre Comercio que se encuentra ahora mismo en negociación entre Canadá y la UE, habrá disposiciones para el reconocimiento mutuo de algunos profesionales. Además, se va a dar un empuje a las asociaciones canadienses para reunirse a nivel europeo y poder así negociar un acuerdo de reconocimiento mutuo con el fin de facilitar el trabajo de estos perfiles en ambos países.

Ingenieros de Caminos españoles en Canadá

Acciona, Cintra, FCC y OHL, cuatro de las principales empresas españolas asentadas en Canadá, cuentan en la



Miguel España, section manager de OHL en las obras del CHUM



**José Ángel Tamariz, presidente de la 407 ETR,
y Javier Tamargo, CEO responsable de la extensión al Este**

actualidad con varias decenas de ingenieros de Caminos españoles participando en los desarrollos de las obras que tienen adjudicadas en el país. Su perfil es muy parecido: varón, entre 35 y 45 años, y en su inmensa mayoría con experiencia previa fuera de España.

Este es caso de Miguel España, que recaló en Montreal hace dos años de la mano de OHL para participar en los trabajos de construcción del CHUM, y que con anterioridad había estado en Brasil, Malta, Rumanía y Argelia. Este bagaje profesional y vital hace que se sienta muy a gusto en un destino tan multicultural como es la capital de Quebec. “La ciudad está estupendamente, es de los mejores sitios para vivir que he visto por el mundo, excepto Madrid”, afirma con ese punto de apego y nostalgia hacia su ciudad de partida. A pesar de que el destino no fue elección suya, en Montreal se siente muy bien, ya que es la ciudad más europea de Canadá, con una importante influencia francesa que se refleja en su importante oferta de ocio sociocultural, que sin duda es mucho mayor a la de otros lugares del país.

Carlos Ugarte, que trabaja en la construcción de la Autopista Windsor Essex que gestiona Acciona, se marchó de España con 25 años. Desde entonces ha estado en países tan diversos como Puerto Rico, Hong Kong y Argelia, para llegar ya en 2008 a Canadá. Aquí ha participado en la construcción de la recién inaugurada A-30 de Montreal, tras

la cual se ha integrado en el comentado proyecto de Windsor. Un total de 13 años como expatriado, experiencia que considera muy enriquecedora ya que “te permite tener la oportunidad de trabajar en obras singulares, al mismo tiempo que experimentar viajes y trabajos en otros ambientes y culturas”.

De un perfil parecido es José Ángel Tamariz, presidente de la 407 ETR de Toronto (Cintra), quien abandonó España para desarrollar su carrera profesional en otro país en el año 2005, en pleno boom de la construcción en nuestro país. En este momento fue cuando decidió coger las maletas con destino a Irlanda donde estuvo cinco años ejerciendo, y desde donde dio el salto a Canadá. “En aquel momento casi nadie salía fuera, el que salía era el raro, pero a mí siempre me atrajo”, dice con satisfacción. Por su parte, su compañero en Cintra, Javier Tamargo, es un recién llegado a Canadá, en donde está desde el año 2012, pero con una experiencia internacional previa muy importante ya que estuvo trabajando durante seis años en EEUU, y que es rotundo al afirmar que “este tipo de oportunidades no se pueden dejar pasar”.

Esta inquietud por conocer nuevos países también es compartida por dos de los ingenieros de FCC que trabajan en la ampliación del metro de Toronto, Guillermo Montes y José Luis Cruz. “Yo era de los que levantaba la mano si había alguna posibilidad de irse fuera”, co-

menta Montes quien tras tres años en Irlanda, lugar común de muchos de los ingenieros españoles expatriados en Canadá, ha dado el salto al otro lado del Atlántico, donde lleva ya casi dos. “No tuve duda de venirme a Canadá. Me lo ofrecieron, y no me lo pensé. Toronto es el típico destino del que con 15 años ya habíamos visto una foto de la CN Tower y me dicen Toronto y me voy con los ojos cerrados”, afirma entusiasmado. Por su parte, José Luis Cruz, también es un expatriado vocacional. Desde que abandonara su localidad natal, Alcázar de San Juan (Ciudad Real) para irse a estudiar a Madrid, y antes de recalar en Canadá, han sido muchos y muy variados los lugares en los que ha estado tanto dentro como fuera de nuestro país: Galicia, Madrid, Rumanía, Irlanda... “me llamaba la atención la experiencia internacional, quería ver cómo se funcionaba en otros sitios y tener experiencia fuera siempre es bueno. Siempre digo que cuando me fui, fui de los últimos que lo hizo por vocación, no por necesidad”, comenta orgulloso.

Un caso diferente es el de Jorge Taurni, OHL Toronto. Para él Canadá es su primer destino fuera de España, al que llegó tras una oferta de su compañía y que ante la cual, y tras ver el oscuro panorama español, decidió decir “vamos allá”. A día de hoy se encuentra satisfecho con la decisión, “es un buen país, una buena ciudad, un buen proyecto, y un buen puesto”. Lo mismo ocurre con José Luis Candau, ingeniero de

Acciona que lleva ya dos años trabajando en la Autopista de Windsor. Su marcha estuvo asociada al proyecto y también es su primera experiencia internacional. A pesar de esto, tiene una visión muy clara de lo que supone salir fuera de España, “el esfuerzo lo tenemos que hacer nosotros que somos los que llegamos, no Canadá. Es un país diferente y se vive de forma diferente, es tan sencillo como eso”.

Todos ellos coinciden en que Canadá es un sitio muy recomendable para vivir. Abierto, multicultural, en constante desarrollo, un atractivo que combinado con la realidad del difícil contexto económico por el que atraviesa nuestro país, les hace afirmar con rotundidad que no es tiempo de regresar a España. De hecho, la mayoría de ellos animan a los ingenieros de Caminos recién licenciados en nuestro país a que “cojan la mochila y se vayan a otro país”, afirma gráficamente Montes. Si bien es cierto que todos advierten de la necesidad de saber a dónde se va para cumplir con los requisitos exigidos de entrada al país de destino y no haya margen para las sorpresas o desilusiones. Este es el caso de Canadá, lugar que

a pesar de su apertura, cuenta con un riguroso sistema de inmigración. “Este país está muy controlado. El proceso laboral está muy regulado” comenta Tauroni. Y es que los canadienses exportan mano de obra extranjera, pero siempre bajo unos estrictos requisitos que, entre otras cosas, hacen justificar al trabajador que quiere ganarse la vida en Canadá que no existe ningún ciudadano autóctono capaz de realizar su trabajo. “Para trabajos no especializados enseguida encuentras, pero para trabajos con formación son muy reservados, piden experiencia local”, explica Cruz. Además de la experiencia local, el hecho de tener un empleador o una empresa que te sponsorice facilita mucho todo el proceso. Otra opción es realizar estudios en Canadá, lo que facilita también la permanencia en el país como trabajador. Sin olvidar los programas que el Gobierno español y el Gobierno canadiense impulsan con el fin de fomentar la movilidad entre ambos países, como es el caso de Holiday Working Visa, que permite acceder al país y adquirir una primera experiencia local, que como todos recuerdan, es fundamental para poder conseguir un puesto de trabajo.

Pero para llegar a tener un empleo en Canadá también resulta crucial el conocimiento del idioma. “Tienes que aprender a hablar inglés, no solo a hablarlo y entenderlo, tienes que escribirlo bien” afirma el director de la 407 ETR en Toronto, quien destaca que “en esta ciudad cada uno habla inglés como quiere, con su acento, pero mientras te entiendas y te entiendan no supone un problema”. Cree que el problema de los españoles está en las dificultades para hablar en público y en la falta de educación en este sentido, algo que se contrapone al modelo canadiense donde desde muy pequeños realizan actividades como el “share and talk”, que consiste en que los niños lleven cada semana algo a clase y se lo describan a sus compañeros. Por este motivo, su compañero de empresa, Javier Tamargo, anima a los españoles a no tener miedo a expresarse en inglés, “el español es muy temeroso a qué piense el extraño y con eso nos autolimitamos. Hay que quitarse ese tipo de tapujos y lanzarse”. Aún así, no son pocos los que comentan que comunicarse en un idioma que no es el tuyo, aunque lo hables, supone una limitación, “ya que nunca te vas a expresar igual”, como dice Jorge



José Luis Cruz y Guillermo Montes, *projects managers* de FCC, revisando las dovelas de la obra del metro de Toronto



Jorge Tauroni, *project director* de OHL en las obras de ampliación del metro

Tauroni. Para ir mejorando día a día, los hay muy metódicos, como Guillermo Montes que todos los días aprende dos o tres palabras nuevas que se apunta en el móvil, y que después traslada a una libreta que cada día repasa.

En cuanto a la organización del trabajo en Canadá, todos los expatriados coinciden en que es muy diferente a lo que estamos acostumbrados en España. En Canadá el horario habitual suele ser de 8 de la mañana a 5 de la tarde, un periodo de tiempo determinado que es raro que el canadiense sobrepase. “Este es un mundo anglosajón. Aquí no se para comer, no se pierde tiempo en horas de café. Las reuniones son bastante más serias, hay una agenda que se cumple y se acaba a la hora. Es mucho más efectivo. En España trabajamos muchas horas porque no somos efectivos”, afirma Tamariz. Una opinión que comparte su compañero de Cintra, Javier Tamargo, aunque matiza que hay gente que cumple su horario a rajatabla, aunque hay otros que están más tiempo en su puesto de trabajo, “cada uno sabe lo que tiene que hacer y lo hace”. Para Cruz, sin embargo, lo más reseñable de la forma de trabajo canadiense es el elevado nivel de burocracia que tienen, “la documentación que hace falta aquí es increíble con respecto a nuestro país, pero no es algo que ralentice el trabajo porque lo asumes y empiezas antes esas gestiones, al final tienes que programarte para que no te afecte al plan de obra”.

A pesar de las evidentes diferencias a la hora de trabajar, los expatriados en Canadá coinciden en que la percepción que tienen los canadienses de las empresas españolas y de los ingenieros españoles destinados en el país es positiva. José Luis Cruz recuerda que entre las 20 o 30 mayores empresas de

infraestructuras del mundo hay cuatro o cinco españolas, algo que supone un reconocimiento en sí mismo a nivel internacional. Además, sobre los ingenieros, recuerda que, aunque ha costado ganarse esa buena valoración, “los Ingenieros Técnicos Superiores de España tenemos más rango que un Ingeniero Civil de aquí, incluso estamos por encima de los *Professional Engineers*”. Aunque sin duda, el rasgo más destacado por todos los ingenieros que se encuentran en Canadá es la versatilidad que posee un español a la hora de trabajar. “Pueden cubrir muchas tareas y estar involucrados en muchos aspectos; los canadienses son más especialistas, no les pidas que se muevan de su zona de confort”, dice Javier Tamargo.

En cuanto a la adaptación al país, en su mayoría afirman que es fácil, que es un país integrador en el que el nivel de vida es muy elevado debido a las grandes prestaciones en aspectos educativos y sanitarios. Quizás, la mayor dificultad se encuentra en el aspecto del clima, que es sin duda uno de los mayores tópicos vinculados a la vida en Canadá, aunque no por ello menos real que el resto de características de la vida en este país. Para un español, acostumbrado a temperaturas menos extremas, puede resultar al principio duro, pero es cuestión de adaptación y de saber abrigarte para combatir las bajas temperaturas que se registran en el país durante los meses de invierno. “En el fondo el clima no es impedimento, te puedes cansar, pero en el fondo con buena ropa no supone un problema”, afirma Tamariz. De esta idea es también Carlos Ugarte, que además entiende que para hacer más llevadero estos periodos de frío hay que realizar actividades que permitan disfrutar de esta circunstancia, como esquiar o patinar. Es Miguel España, padre de tres niños de corta edad (el último de ellos

nacido, por cierto, en el CHUM, hospital en el que él trabaja), quien lleva peor estas temperaturas, aunque más que por él, por la incomodidad que supone para los pequeños a los que hay que abrigar con extremo cuidado.

La gran mayoría de los expatriados se encuentran aquí con sus familias, y aunque echan de menos al resto de su familia, a los amigos, y la tan valorada comida española, pocos son los que en la actualidad tengan en mente volverse a España. Ven Canadá como un destino casi privilegiado, en pleno crecimiento y desarrollo de obra pública y privada, casi lo opuesto de lo que acontece en estos días en nuestro país. De hecho, la valoración que hacen todos ellos de la situación de nuestro país es bastante generalizada y lo es en un sentido negativo. Ninguno cree que el nivel de construcción en España vuelva a alcanzar los niveles de hace unos años, además de que sitúan en el medio plazo el momento de la recuperación. De ahí que todos ellos tengan como opción más probable la de quedarse una larga temporada en Canadá. **ROP**



Pala de inauguración de las obras del CHUM



Carlos Gómez-Múgica

Embajador de España en Canadá

“Las empresas españolas han hecho un excelente trabajo en Canadá”

Las empresas españolas tienen una gran presencia en Canadá ¿Cuál es el motivo?

Hay muchos factores, quizás subrayaría como el más importante que están entre las primeras del mundo. Tienen un gran prestigio y además reúnen todos los requisitos para poder hacer las obras, puesto que no solo hacen trabajos de ingeniería y construcción, sino que también realizan asesoramiento en materia de financiación. La demanda ha ido aumentando desde los años 90, y desde entonces es constante la presencia en este país en el que algunas infraestructuras necesitaban ser renovadas, otras mejoradas y en otros casos se necesitaba construir otras nuevas. Las empresas españolas han actuado alguna vez solas, otras veces con algún socio local. En cuanto a los requisitos, han ido variando y varían en función de la provincia. Algunas exigen que la empresa ya esté instalada allí, hay otras que no. Lo que sí quiero subrayar es que las empresas españolas han hecho un excelente trabajo. Hace poco se ha inaugurado la autopista A-30 en Montreal, y allí los miembros del gobierno, tanto federal como provincial, lo que señalaban es que se había hecho

exactamente en el tiempo acordado y con el presupuesto que se había previsto inicialmente, siendo un trabajo muy bien desarrollado. Por cierto, que la última adjudicación ha sido aquí, en Ottawa (sede de la Embajada española), donde ACS- Dragados construirá el tren ligero de la ciudad.

En cifras de inversión, ¿se puede cuantificar la presencia de las empresas españolas en Canadá?

Grosso modo, sin dar una cifra exacta, alrededor de 14.500 millones de \$ CAD de inversión, algo más de 11.000 millones de euros.

Canadá es un mercado estratégico para las empresas españolas y, en consecuencia, para las personas que quieran ejercer y trabajar en este país, ¿por qué?

Es un país que ha conseguido superar la crisis económica muy rápidamente, tiene un nivel de crecimiento estable y unos potenciales enormes. Este país tiene riquezas naturales y de desarrollo. Hoy día, la zona del país más habitada es una franja de 300 kilómetros, a lo largo de la frontera sur con EEUU. Pero hay planes de

desarrollo del norte de las distintas provincias y de los territorios y, por lo tanto, hay unas grandes posibilidades y potencialidades.

¿En qué punto se encuentra la negociación del Tratado de Libre Comercio UE-Canadá?

Está en una fase muy avanzada de la negociación, pero los acuerdos hasta que no se cierran no se puede decir que están concluidos. Es un acuerdo importante porque puede potenciar mucho la relación de todos los países de la UE con Canadá en muchos ámbitos y va a facilitar mucho también el acceso a los trabajos, tanto en Canadá como en Europa para las empresas canadienses. Es previsible que haya algún tipo de facilidad para la movilidad y en este caso un marco para los acuerdos entre organismos profesionales de ambos lados del océano, pero hasta que no se cierre el acuerdo no se puede asegurar.

¿Qué política migratoria tiene Canadá?

Canadá viene recibiendo una inmigración importante en los últimos años para cubrir sus necesidades de mano de obra, y está abierta a todo el mundo. Los procedimientos los aplican con rigor, hay un control de

Cerca de la residencia del primer ministro canadiense, en uno de los mejores barrios de Ottawa, se encuentra la embajada de España en Canadá, un edificio de dos plantas perfectamente integrado en la zona residencial en la que se encuentra. Carlos Gómez-Música fue nombrado embajador en mayo del año pasado, y desde entonces ejerce como responsable de las relaciones entre ambos países con la

mirada puesta en la mejora de los convenios bilaterales que permitan el intercambio de mano de obra entre España y Canadá. Se muestra convencido de que las empresas españolas tienen un gran prestigio y aportan elementos que resultan atractivos a la hora de adjudicarse proyectos en suelo canadiense, una vía para la llegada de trabajadores españoles que quieran asentarse en el país.

flujos elevado. Es muy importante a la hora de pensar en emigrar a Canadá hacerlo a través de las vías que tienen establecidas. En la página web de la Oficina Laboral de la Embajada española (<http://canada.oficinascomerciales.es>) se explican muy bien todos los requisitos para poder hacerlo.

¿Existe una legislación o algún convenio bilateral que favorezca el trabajo de los ingenieros de Caminos españoles en el país? ¿Qué requisitos deben cumplir para poder ejercer?

La actividad de ingeniero de Caminos es una actividad profesional que en Canadá está regulada al igual que en otros muchos países. En este caso, al ser un país muy descentralizado, una confederación, las provincias tienen sus propios colegios y cada colegio exige unas condiciones distintas para ejercer. Ellos son los que convalidan y autorizan para poder trabajar como ingeniero y para acceder al título de Profesional Engineer. Hay una institución federal, Engineers Canada (www.engineerscanada.ca), que ayuda dando información y que incluso asesora en función de las características de formación de cada ingeniero. Hay algunas provincias

y colegios profesionales que exigen experiencia previa al trabajo, incluida la local, y es muy importante el conocimiento del idioma, tanto el inglés como francés. Otra opción está en la posibilidad de trabajar como asistente de un ingeniero, para lo que no se necesita estar acreditado como tal, pero es una forma de adquirir experiencia para poder luego avanzar en el desarrollo profesional en el marco canadiense. Los ingenieros de Caminos españoles son muy buenos y cuentan con muy buena experiencia.

¿Cuál es la idea preconcebida de los canadienses que más repiten los españoles que van a vivir a Canadá?

No he percibido que tengan ningún tipo de prejuicio, es un país que nos conoce. Los españoles que han estado aquí han dejado muy buen nombre y eso deja una huella muy positiva, no creo que haya un estereotipo del español. Conocen nuestro país, cada vez hay más turismo, este año pasado ha habido 300.000 canadienses visitando nuestro país. Ellos saben que en España hay gente preparada, muy bien preparada, en todos los órdenes y niveles profesionales, y es algo que saben y conocen. Luego ha habido muchos intercambios

a nivel científico, hay inversiones canadienses en España, en el sector minero, energético, en el mundo de la inmobiliaria... Y luego tenemos un nivel de intercambio de exportaciones que han ayudado a mejorar el conocimiento mutuo. Todo esto se potenciará el día que entré en vigor el Tratado de Libre Comercio UE-Canadá.

¿Qué recomendaciones haría a un español que está pensando en ir a buscarse la vida a Canadá?

Que estudie bien el país, la zona a la que va a ir, que se ponga en contacto con la Embajada y el Consulado para recoger toda la información necesaria para poder emigrar con los requisitos exigidos y no pueda tener problemas. Además, existen diferentes asociaciones que les pueden ayudar en determinadas zonas. Luego la integración es fácil porque es un país muy multicultural y en el que los españoles que están aquí están contentos. El invierno es frío para todos, no solo para nosotros. Mi consejo es que se preparen muy bien el viaje, conozcan las necesidades del país, y hagan los trámites para que no haya problemas, al mismo tiempo que dominen el idioma, fundamental para trabajar en el país. **ROP**