



Contabilidad y Negocios

ISSN: 1992-1896

revistacontabilidadynegocios@pucp.edu.pe

Departamento Académico de Ciencias

Administrativas

Perú

Falagán Mota, Jorge; de Carlos Villamarín, Pablo; Lorenzo Alonso, Pedro  
Movilidad transfronteriza de trabajadores entre Galicia y el norte de Portugal

Contabilidad y Negocios, vol. 8, núm. 15, 2013, pp. 77-94

Departamento Académico de Ciencias Administrativas

Lima, Perú

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281628809007>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# ECONOMÍA

## Movilidad transfronteriza de trabajadores entre Galicia y el norte de Portugal\*

Cross-border mobility of workers between Galicia and north of Portugal

Jorge Falagán Mota, Pablo de Carlos Villamarín y Pedro Lorenzo Alonso

Universidad de Vigo  
Departamento de Fundamentos del Análisis Económico e Historia e Instituciones Económicas

Universidad de Vigo  
Departamento de Organización de Empresas y Marketing

Universidad de Vigo  
Departamento de Fundamentos del Análisis Económico e Historia e Instituciones Económicas

### Resumen

En este trabajo, nos ocupamos de los flujos transfronterizos de personas en el seno de la euroregión Galicia-Norte de Portugal. En este marco, se prestará especial atención a aquellos protagonizados por trabajadores. Dentro del territorio analizado, se pueden definir —a partir de los datos relativos a la movilidad diaria casa-trabajo (*commuters*)— las denominadas regiones urbanas policéntricas (RUP) de Vigo y Porto. Estas deberían constituir referentes significativos de una movilidad transfronteriza, cuya importancia empezamos a calibrar estimando el movimiento de pasajeros en los pasos fronterizos que unen el sur de Galicia y el norte de Portugal. En este contexto, dada la inexistencia de estadísticas oficiales, los informes elaborados por la oficina *Eures Galicia/Região Norte* proporcionan información relevante sobre el flujo de trabajadores transfronterizos en la zona. Ello lo hemos complementado mediante dos elementos: la realización de sendas encuestas dirigidas respectivamente a trabajadores y empresas implicadas, y los datos proporcionados por un reciente estudio sobre la movilidad laboral en la euroregión. La evidencia obtenida demuestra la importancia cuantitativa alcanzada en el territorio analizado por este interesante fenómeno del trabajo transfronterizo. Además, esta permite realizar una caracterización del mismo, que pone de manifiesto algunas dificultades a las que se enfrenta el proceso de construcción de un mercado de trabajo europeo.

**Palabras clave:** regiones urbanas policéntricas, Euroregión Galicia-Norte de Portugal, movimientos transfronterizos de pasajeros, trabajadores transfronterizos, Eures.

### Abstract

In this paper we deal with cross-border flows of people within the Euroregion Galicia-North of Portugal, paying particular attention to those led by workers. Based on data for daily mobility between the places of residence and work (*commuters*), it can be defined, within this territory, the so-called Polycentric Urban Regions (PUR) of Vigo and Porto. These regions should constitute significant referents of cross-border mobility, whose importance we begin to realize by estimating the movement of passengers across border crossings linking the south of Galicia and the north of Portugal.

\* Este trabajo refleja parte de los resultados del proyecto 06-FOM/3929/2005, financiado por el Área de Transportes del Ministerio de Fomento de España, bajo la dirección del profesor doctor D. Jorge Falagán Mota. Una versión preliminar fue presentada en el XII Seminario Hispano-Luso de Economía Empresarial, celebrado en Ourense (España), los días 25 y 26 de noviembre de 2010.

In this context, given the non-existence of official statistics, the reports prepared by the Eures Galicia/Região Norte office provide relevant information about the flow of cross-border workers in the area, which we have complemented by conducting two surveys directed, respectively, to involved workers and companies, and data from a recent study on labour mobility in the Euroregion. The evidence demonstrates the quantitative importance achieved in the territory analyzed by this interesting phenomenon of cross-border work and allows a description of its characteristics that shows the difficulties faced by the process of construction of a European labor market.

**Keywords:** Polycentric urban regions, Euroregion Galicia-North of Portugal, cross-border flows of passengers, cross-border workers, Eures.

## 1. Introducción

En este trabajo, nos aproximaremos a la realidad de los denominados *trabajadores transfronterizos* en la euroregión Galicia-Norte de Portugal, situada en el noroeste de la península ibérica. Se trata de individuos que desarrollan parte o toda su actividad laboral en el país vecino, y regresan a su lugar de residencia, en principio cada día o, al menos, una vez a la semana. Estos flujos se enmarcan dentro de la gran tradición de cooperación transfronteriza entre Galicia (comunidad autónoma española) y norte de Portugal (região portuguesa), territorios ligados por intensos vínculos culturales, sociales y económicos<sup>1</sup>. El trabajo transfronterizo puede

contribuir notablemente a la consolidación de este importante proyecto de integración de dos espacios regionales, geográfica y económicamente periféricos dentro de la Unión Europea (UE). Cabe anotar que se trata de zonas que presentan niveles de desarrollo diferentes y que conforman un territorio de 50 858 km<sup>2</sup> —el 58,15% perteneciente a Galicia— en el que residen 6 543 228 personas (año 2010) —el 57,24% en la zona portuguesa (IGE & CCDR, 2012)—<sup>2</sup>. Por eso, es importante hacer un seguimiento permanente de estos flujos, que proporcione a las empresas, trabajadores y autoridades de los dos lados de la frontera la información necesaria para un correcto ordenamiento de los mismos.

<sup>1</sup> Esta tradición se materializó en la creación, el 31 de octubre de 1991, de la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal, asociación de cooperación transfronteriza impulsada por La Xunta de Galicia y la Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional da Região Norte de Portugal. No obstante, la institucionalización definitiva de la euroregión no se produjo hasta el 22 de setiembre de 2008, con la firma, por parte de los mismos protagonistas, del Convenio de Cooperación Territorial Europea para la constitución de la Agrupación Europea de Cooperación Territorial Galicia-Norte de Portugal, entidad dotada de personalidad jurídica.

<sup>2</sup> En el año 2010, el producto interno bruto (PIB) per cápita de Galicia era de 21 000 euros (92,10% del PIB per cápita de España y 87% de la media de la UE27), mientras que el del norte de Portugal apenas era de 13 000 euros (80,24% del PIB per cápita de Portugal y apenas 54% de la media de la UE27). En el último caso, se observaba un polo de desarrollo: Grande Porto, que se encontraba por encima de las demás regiones. A la zona portuguesa correspondía el 61,20% de los 2 833 600 trabajadores empleados en 2010, y el 62% de las 551 914 empresas ubicadas en la euroregión en 2009 (55,92% de las 123 018 empresas del sector secundario). Sin embargo, el 40,27% de las empresas de la zona portuguesa estaban en Grande Porto. Por último, señalar que en 2010 el sector *servicios* absorbía dos tercios del valor añadido bruto (VAB) a ambos lados de la frontera, mientras que el mayor peso de la *industria* en norte de Portugal (23,43% del VAB frente al 17,09% en el caso de Galicia) se veía bastante compensado por el mayor peso de la *construcción* en Galicia (11,10% del VAB frente al 7,59% en el caso del norte de Portugal). Todos los datos anteriores se han calculado a partir de la información proporcionada por IGE y CCDR (2012), con la excepción de la comparación con el PIB per cápita de la UE, que se ha obtenido de la sección Regional Statistics de la página web de Eurostat y se refiere al año 2009 (European Commission, 2012).

Cualquier análisis de la movilidad laboral en la UE requiere hablar de Eures (European Employment Services), red en la que cooperan la Comisión Europea y los servicios públicos de empleo de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo (Noruega, Islandia y Liechtenstein, además de los países de la UE) y Suiza, así como distintas organizaciones. Creada en 1993, esta comisión proporciona servicios de información, asesoramiento y contratación/colocación con el objetivo de favorecer la libre circulación de trabajadores. En las regiones fronterizas, en particular, las oficinas Eures instruyen a los trabajadores transfronterizos sobre sus derechos y obligaciones. Tal como podemos comprobar en la Figura 1, son veinte las asociaciones transfronterizas pertenecientes a Eures.<sup>3</sup>

Figura 1. Red de asociaciones transfronterizas Eures



Fuente: Eures (s.f.b).

En la zona transfronteriza entre el sur de Galicia y el norte de Portugal (Nº 15 de la Figura 1), inició su andadura la asociación transfronteriza *Eures Galicia/Região Norte* en 1998. Entre otras actividades, este ente ha recogido y analizado información sobre distintos aspectos relacionados con la movilidad laboral transfronteriza (necesidades, flujo de trabajadores, obstáculos) en este espacio localizado en la periferia de la UE. Ello constituye una contribución significativa, dada la ausencia de estadísticas oficiales sobre el particular.

Este trabajo trata, precisamente, de contribuir a mejorar el conocimiento del volumen y características de los flujos de trabajadores transfronterizos en la euroregión Galicia-Norte de Portugal, recogiendo y complementando la información proporcionada por Eures. Para ello, comenzamos, en el apartado 2, presentando el territorio objeto de atención, lo que nos permite definir las RUP de Vigo y Porto. En el apartado 3, caracterizamos el fenómeno de la movilidad transfronteriza de trabajadores en la UE; en ese marco, prestamos atención a los factores que impulsan y obstaculizan estos flujos, así como a su influencia sobre la integración socioeconómica de los territorios implicados. En el apartado 4, estimamos la importancia cuantitativa del movimiento de pasajeros en los pasos fronterizos entre Galicia y el norte de Portugal. En el apartado 5, se analiza el trabajo transfronterizo en la Euroregión. Tras sintetizar la información que proporcionan varios estudios desarrollados por Eures, procedemos a actualizarla a partir de la evidencia aportada por dos encuestas

<sup>3</sup> Toda la información relativa a Eures, a partir de la cual se considera este fenómeno de movilidad laboral transfronteriza «un elemento clave para el desarrollo de un verdadero mercado de trabajo europeo», se ha extraído de su página web (Eures, s.f.a). Cabe resaltar que un estudio patrocinado por la Comisión Europea (MKW & Empirica, 2009) estima que el número de trabajadores transfronterizos en la UE durante el período 2006-2007 asciende a 780 000. La mayor parte de estos flujos se concentran en los países centrales. En concreto, Suiza, Luxemburgo y Alemania absorben más de la mitad de esos trabajadores: de los cuales, un 60% proviene de Francia, Alemania y Bélgica.

que hemos realizado a trabajadores y empresas, por un lado, y por un proyecto sobre movilidad laboral en la euroregión impulsado por la Confederación de Empresarios de Galicia (CEG), por otro lado. Por último, en el apartado 6, exponemos las conclusiones de la investigación.

## 2. Definición de las regiones urbanas policéntricas de Vigo y Porto

Dentro de la euroregión Galicia-Norte de Portugal, los centros urbanos relevantes más cercanos a ambos lados de la frontera son Vigo y Porto. Se trata de dos importantes polos de actividad que generan y, sobre todo, atraen una porción significativa del trabajo transfronterizo. En este sentido, no debemos limitarnos a considerar el territorio que abarcan ambas urbes, sino que debemos incorporar sus zonas de influencia económica, lo que nos lleva a definir las denominadas RUP de Vigo y Porto<sup>4</sup>.

El punto de partida para delimitar las RUP de Vigo y Porto son las respectivas área metropolitanas de cada una de las ciudades<sup>5</sup>, a partir de las cuales se define el espacio geográfico que constituye la RUP de cada ciudad. Para seleccionar los ayuntamientos que integran estas RUP, hemos recurrido a la aplicación de los criterios utilizados en el estudio *Retrato da Área Metropolitana do Porto* (INE, 2004), basados en la movilidad diaria casa-trabajo (*commuters*) o movimientos pendulares, que representa un buen indicador de la interrelación entre la ciudad central y los centros urbanos envolventes. De esta manera,

a los ayuntamientos que constituyen el área metropolitana se añaden, como integrantes de su región envolvente, aquellos que verifican alguna de las dos siguientes condiciones:

- Más del 5% de la población residente se desplaza a trabajar a un ayuntamiento perteneciente al área metropolitana.
- Conlindan con los ayuntamientos que cumplen el anterior criterio y tienen una densidad de población superior a 300 habitantes por km<sup>2</sup> y una densidad de empleo superior a 110 empleados por km<sup>2</sup>.

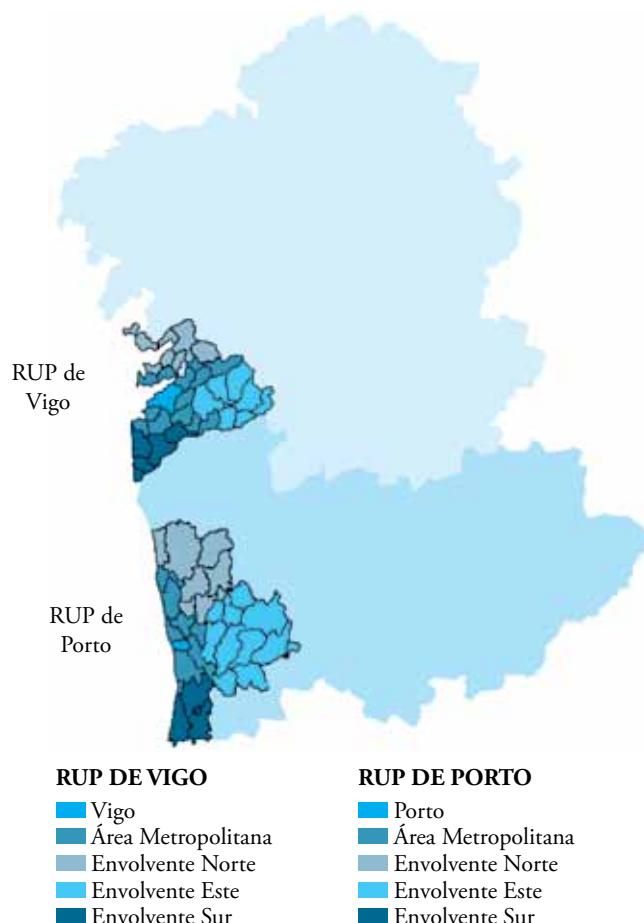
El primer criterio pretende dar prioridad a la aparición de un espacio territorial contiguo caracterizado por la integración funcional de los ayuntamientos que lo componen como un centro metropolitano. El segundo criterio permite ampliar el espacio delimitado mediante el primer criterio a los ayuntamientos próximos que, por tener un dinamismo propio, son relativamente inmunes al efecto polarizador del centro, en términos de empleo, a pesar de que presentan características urbanas.

La aplicación de estos criterios permite delimitar las dos aglomeraciones urbanas, morfológicas y económicas, de la euroregión (Figura 2). En la RUP de Vigo (35 municipios), se observan dos centros, Vigo y Pontevedra, mientras que en la de Porto (32 municipios) se detectan otros dos, Porto-Vilanova de Gaia y Braga. Además, podemos dividir cada una de las Regiones Envoltorios en tres zonas: norte, este y sur.

<sup>4</sup> La consideración de Porto —que no se encuentra en una unidad administrativa (distrito) fronteriza— como referente de los flujos de trabajo transfronterizo en el espacio analizado se ajusta al procedimiento empleado en MKW y Empírica (2009) para definir una región fronteriza. Ello consiste en añadir a las unidades administrativas que comparten una frontera común (normalmente, NUTS 3) aglomeraciones urbanas situadas en segunda línea.

<sup>5</sup> Con ello, se alude a la Grande Área Metropolitana do Porto y el Área Metropolitana de Vigo, ambas constituidas por catorce municipios.

**Figura 2. Las RUP de Vigo y Porto dentro de la euroregión Galicia-Norte de Portugal**



Fuente: Elaboración propia.

Tal como se puede apreciar, las dos RUP no son limítrofes, sino que existe una zona intermedia entre ambas.

### 3. Una aproximación al fenómeno de la movilidad transfronteriza de trabajadores en la UE

Tal como se sostiene en el completo informe realizado por MKW y Empírica (2009) para la Comisión Europea (utilizado como referencia fundamental en este apartado), la movilidad laboral —en particular, los flujos de trabajo transfronterizo— ha sido relativamente modesta en la UE hasta mediados de la década pasada. No obstante, desde las instituciones europeas, se considera prioritario generar una cultura de la movilidad laboral en Europa que favorezca la competitividad y la creación de empleo.

En concreto, a través de Eures, la Comisión ha concedido especial importancia al análisis de los flujos transfronterizos de trabajadores, al que los investigadores apenas venían prestando atención<sup>6</sup>.

La movilidad transfronteriza de trabajadores<sup>7</sup> —al igual que otras variantes de la movilidad laboral como los diferentes tipos de emigración— obedece, en gran medida, a la búsqueda de mejores condiciones económicas y, en particular, laborales (puesto de trabajo disponible y/o perfil deseado, salario más alto), por parte de unos individuos que tienen la oportunidad y asumen el riesgo de desplazarse a otro país para trabajar. Cabe distinguir, en este sentido, efectos de empuje (*push*) y efectos de atracción (*pull*): los primeros refieren a las condiciones desfavorables en el país de origen, mientras que los segundos (que habrían tenido mayor

<sup>6</sup> No obstante, durante los últimos años, se constata un notable incremento de la literatura sobre el tema. Ello incluye modelos teóricos sujetos a contraste empírico o simulación (Gerber, 2012; Pierrard, 2008), estudios empíricos basados en métodos estadísticos y econométricos (Huber, 2012; Saez-Rodríguez, 2011) y casos de estudio (Vigani, 2011; Bläser & Wille, 2009).

<sup>7</sup> Cabe resaltar que en MKW y Empírica (2009) se defiende la necesidad de ampliar el criterio temporal utilizado a la hora de definir al trabajador transfronterizo (*cross-border commuter* o *cross-border worker*), para incorporar el frecuente *long-term commuting*, es decir, la existencia de una buena cantidad de trabajadores que tardan dos semanas o más en regresar a su país de residencia. Se trata de individuos con horarios laborales rígidos, a los que alguna importante barrera geográfica los separa de su lugar de residencia (situado a bastante distancia del lugar de trabajo), y que no se pueden permitir sufragar frecuentes desplazamientos.

peso a la hora de explicar los flujos de trabajadores transfronterizos en Europa durante la pasada década) aluden a las condiciones favorables en el país de destino<sup>8</sup>. Subyacen a este factor económico los diferenciales de desarrollo entre los territorios situados a ambos lados de la frontera, plasmados fundamentalmente en diferencias significativas en los niveles de renta per cápita<sup>9</sup> y desempleo<sup>10</sup>.

No obstante, se pueden señalar otros factores—muchos de ellos de naturaleza extraeconómica— que inciden

sobre los flujos transfronterizos de trabajadores (Tabla 1), ya sea estimulándolos, ya sea obstaculizándolos.

Dentro de los factores económicos, las previsiones de crecimiento de un determinado sector, si son buenas, pueden animar la contratación de trabajadores transfronterizos, sobre todo si la oferta laboral doméstica con el perfil demandado no es suficiente y/o está menos cualificada. Evidentemente, el tamaño y estructura de la población y el sistema educativo (de formación profesional, en particular) tienen una gran influencia

**Tabla 1. Factores que inciden sobre la movilidad transfronteriza de trabajadores**

Factores económicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Previsiones de crecimiento de los sectores económicos</li> <li>Disponibilidad de oferta de trabajo con el perfil adecuado a las necesidades de las empresas</li> <li>Disponibilidad de oferta de trabajo suficientemente cualificada</li> </ul>
Factores extraeconómicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accesibilidad: infraestructuras y medios de transporte (puentes, carreteras, transporte público, etc.), barreras geográficas importantes (montañas, etc.)</li> <li>Distancia a recorrer</li> <li>Aspectos culturales (mentalidad, costumbres, etc.) y, en particular, el idioma</li> <li>Disponibilidad de información adecuada (sobre las autoridades responsables, el proceso de contratación, el reconocimiento de títulos y cualificaciones, los perfiles profesionales de los trabajadores, aspectos fiscales, etc.): importancia de las oficinas o centros de información y de los instrumentos comunes de acercamiento</li> <li>Regulaciones de los mercados laborales domésticos (exigencia de permisos de trabajo, existencia de períodos transitorios, etc.)</li> <li>Características de los sistemas fiscales y de seguridad y protección social domésticos (regulación de la doble imposición sobre las rentas salariales, del derecho a pensión, de las prestaciones por desempleo, etc.)</li> <li>Legislación relativa a la libre circulación de trabajadores</li> <li>Características del mercado inmobiliario a ambos lados de la frontera (disponibilidad y coste de la vivienda en propiedad o alquiler)</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia.

<sup>8</sup> Este enfoque *push-pull* tiene sus raíces en el trabajo de Lee (1966), quien sostiene que en cualquier territorio hay innumerables factores de atracción y de repulsión, cuya percepción por parte de los individuos determina su decisión de emigrar.

<sup>9</sup> Decoville *et al.* (2010) demuestran, al analizar diez regiones metropolitanas fronterizas europeas, que los territorios más prósperos atraen mayor cantidad de trabajadores procedentes de los menos prósperos cuanto mayor sea el diferencial de PIB per cápita entre ambos lados de la frontera.

<sup>10</sup> Asimismo, la actividad (y, por tanto, las oportunidades laborales) son mayores en regiones densamente pobladas, por lo que estas atraen mayor cantidad de trabajadores transfronterizos (Niebuhr & Stiller, 2006).

—en ambos lados de la frontera— en la existencia de una fuerza de trabajo abundante y preparada. Asimismo, los procesos de reestructuración de la actividad económica asociados a la globalización influyen sobre la localización y perspectivas de futuro de los sectores que conforman el tejido productivo del espacio transfronterizo. En cuanto a los factores extraeconómicos, la distancia entre el lugar de trabajo y el de residencia aumenta los costes de desplazamiento (gasolina, peajes, billetes de tren o autobús, etcétera) y puede propiciar, al igual que la carencia de infraestructuras y medios de transporte adecuados o la existencia de barreras geográficas importantes, la reducción de la frecuencia de retorno. Por su parte, las diferencias idiomáticas y la disponibilidad de información adecuada (factores parcialmente correlacionados) suelen erigirse como dos de los obstáculos más importantes a los que se enfrentan los trabajadores transfronterizos y las empresas que los contratan en el territorio europeo. A ello se suma la existencia de un conjunto de factores de naturaleza jurídico-legal o administrativa (relativos a la regulación de los mercados laborales) de los sistemas fiscales y de seguridad y protección social, y de la libre circulación de trabajadores, sobre los que las autoridades pueden ejercer una influencia directa. En este sentido, la existencia de un adecuado nivel de comunicación y coordinación entre los diferentes niveles de administración implicados (regional, nacional y comunitario) ayudaría a evitar que estas regulaciones se conviertan en verdaderos obstáculos al trabajo transfronterizo, como viene sucediendo con la insuficiente aceptación de cualificaciones. Por último, la disponibilidad de vivienda a un menor coste propicia la aparición de un fenómeno paralelo al trabajo

transfronterizo. Este es protagonizado por los denominados *in-commuting nationals*, individuos que se van a vivir al otro lado de la frontera manteniendo su puesto de trabajo en su país de origen. Ejemplos destacados son los protagonizados por los daneses, que se van a vivir a Suecia, o por los ingleses, que fijan su residencia en Nord-Pas de Calais (Francia).

La UE está tomando medidas para reducir obstáculos sobre los que puede actuar (financiación de infraestructuras transfronterizas a través de programas como Interreg, impulso a la cooperación en materia laboral por medio de iniciativas como el propio Eures). No obstante, en el caso de trabas relacionadas con la regulación del mercado laboral o de los sistemas fiscales o de seguridad social, choca con la soberanía de los Estados, por lo que su superación dependerá de la voluntad de cooperación de estos. Cabe anotar que dicha voluntad todavía tiene, en gran medida, un carácter informal. Además, existen obstáculos especialmente complicados de superar, como son las diferencias culturales, las barreras mentales o la existencia de habilidades específicas de cada país (Niebuhr & Stiller, 2006).

Por último, vamos a revisar los posibles impactos de la movilidad laboral transfronteriza en el contexto de un proyecto de integración como la UE. Entre los positivos, está el aumento de las oportunidades de empleo, la compensación de la falta de trabajadores o cualificaciones en determinadas zonas, el ajuste más eficiente entre la cualificación de los trabajadores y los puestos disponibles, el aumento de la preparación y destreza de la fuerza de trabajo y, finalmente, el impulso a la integración de los territorios implicados<sup>11</sup>. Al respecto, Decoville *et al.* (2010) distinguen

<sup>11</sup> Un aspecto parcial de este proceso de integración tiene que ver con la evolución de las diferencias entre los mercados laborales de los territorios situados a ambos lados de la frontera. Cabe anotar que, sobre dichas diferencias, los flujos transfronterizos pueden tener especial influencia (Niebuhr & Stiller, 2006). En este sentido, mientras los modelos neoclásicos sostienen que la movilidad laboral tiende a

tres modelos de integración metropolitana en función de los flujos transfronterizos de trabajadores y de residencia. En primera instancia, se encuentra la integración por especialización, a partir de la cual los individuos se desplazan a trabajar desde la región periférica hasta el centro metropolitano y vuelven a su residencia en la periferia. En segunda instancia, se observa la integración por polarización, caso en el que los individuos se desplazan a trabajar desde la periferia al centro urbano, donde también fijan su residencia. Finalmente, está la integración por ósmosis, a partir de la cual se producen flujos cruzados, tanto laborales como residenciales, entre centro y periferia. Solo este último modelo implica una cierta convergencia entre los territorios implicados.

La movilidad transfronteriza, también, lleva aparejadas algunas connotaciones negativas. Así, las restricciones a la libre circulación de trabajadores por parte del país de destino puede favorecer la proliferación de empleo ilegal. Además, se pueden producir desplazamientos de la fuerza de trabajo doméstica, sobre todo si los trabajadores transfronterizos ocupan puestos de trabajo de alta cualificación y atractivos. De todas formas, en muchas ocasiones, no se produce tal desplazamiento, puesto que los trabajadores transfronterizos ocupan

puestos de trabajo de menor status y remuneración que los autóctonos no desean. De este modo, se conforma un mercado de trabajo dual que no parece lo más deseable<sup>12</sup>.

#### 4. Movimientos transfronterizos de pasajeros entre Galicia y Portugal

La movilidad de pasajeros entre Galicia y el norte de Portugal se realiza casi en su totalidad por carretera, a través de los diferentes pasos fronterizos existentes, tal como se comprueba en los distintos informes del Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP 2004, 2006, 2008, 2009 & 2011)<sup>13</sup>. De hecho, durante todos los años del período 2003-2009, el 95% del tráfico de pasajeros entre España y Portugal se efectúa por carretera. Alrededor de la mitad de estos movimientos, se produce a través de la frontera gallega, mayoritariamente a través de la utilización de vehículos ligeros (automóviles y furgonetas), puesto que la oferta de servicios colectivos de pasajeros es muy escasa<sup>14</sup>. Por tanto, a la hora de caracterizar el movimiento de viajeros a través de la frontera galaico-portuguesa, resulta interesante ver la evolución de la intensidad media diaria (IMD) de vehículos ligeros en sus principales pasos (Tabla 2).

---

disminuir dichas diferencias por medio de las alteraciones que provoca en las respectivas ofertas de trabajo, los modelos que consideran factores como las externalidades o migraciones selectivas pronostican un aumento de las mismas. En el caso de las regiones alemanas, Niebuhr *et al.* (2012) obtienen que, durante el período 1995-2005, si bien la movilidad laboral disminuye, las diferencias entre las tasas de desempleo regionales, los flujos de trabajadores transfronterizos, al no competir directamente con los trabajadores locales, lo hacen en menor medida que los flujos migratorios.

<sup>12</sup> Tal como resalta Hagen-Zanker (2008), según la teoría del mercado laboral dual, existen dos segmentos dentro del mercado laboral de los países desarrollados: uno primario —caracterizado por empleos de alto estatus y salario— y otro secundario —caracterizado por empleos mal pagados, que requieren poca cualificación y que, además, son bastante inestables—. Dado que a los trabajadores domésticos no les resultan atractivos los empleos en el sector secundario, los emigrantes, que no se preocupan tanto por cuestiones de estatus al no considerarse parte de la sociedad receptora, vienen a cubrir esas vacantes.

<sup>13</sup> En la misma línea, Palmeiro Piñeiro y Pazos Otón (2008) basan en los datos proporcionados por OTEP (2004) su análisis, desde una perspectiva geoeconómica, de la accesibilidad y movilidad transfronteriza entre Galicia y Norte de Portugal. Díaz Fernández (2007), también, analiza los flujos transfronterizos de vehículos y personas entre estos dos territorios, a los que considera, «[...] otro importante indicador de la vitalidad económica que ostenta la Eurorregión» (2007, p. 297).

<sup>14</sup> No obstante, el número de pasajeros que cruzan la frontera en autobús o autocar aumenta un 95,10% entre 2007 y 2009.

**Tabla 2. Evolución de la IMD de vehículos ligeros en los principales pasos entre Galicia y norte de Portugal y en toda la frontera entre España y Portugal**

	2004	2006	2009
Goián-Vilanova da Cerveira	3208	2591	4337
Tui (puente nuevo)-Valença do Minho	14 604	14 870	15 642
Tui (puente viejo)-Valença do Minho	5369	4604	4668
Salvaterra do Minho-Monçao	4970	5463	5163
Arbo-Melgaço	1413	1454	2224
Verín-Vila Verde Raia	4279	5082	6244
<b>Total principales pasos gallegos</b>	<b>33 843</b>	<b>34 064</b>	<b>38 278</b>
<b>Total España-Portugal</b>	<b>76 534</b>	<b>79 769</b>	<b>85 279</b>
<b>Peso principales pasos gallegos</b>	<b>44,22%</b>	<b>42,70%</b>	<b>44,89%</b>

Fuente: Elaboración propia.

La IMD de vehículos ligeros en los seis principales pasos de la Euroregión aumenta un 13,10% durante el período 2004-2009; ello equivale a 1,68 puntos porcentuales más de lo que lo hace en el conjunto de pasos por carretera entre ambos países. No en vano, en la frontera galaico-portuguesa, se encuentra el paso más transitado (Tui puente nuevo-Valença do Minho), que en 2009 absorbe por sí solo el 18,34% de los 85.279 desplazamientos diarios de vehículos ligeros entre España y Portugal. Ello contrasta con las cifras de 2004, cuyo porcentaje era del 19,08%. Por su parte, los pasos de Goián-Vilanova da Cerveira, Arbo-Melgaço y Verín-Vila Verde Raia —cuyas IMD aumentan un 35,19%; 57,40%; y un 45,92%, respectivamente— pasan de un tránsito diario de 8900 vehículos ligeros en 2004 a uno de 12.805 en 2009. Es el crecimiento de la IMD en estos puntos —sobre todo, entre 2006 y 2009— el que permite que el peso de los principales pasos gallegos se recupere de la caída experimentada entre 2004 y 2006, y se sitúe 0,67 puntos porcentuales por encima de su registro al principio del período.

A la hora de estimar cuántos viajeros cruzan cada año la frontera entre Galicia y Portugal, nos hemos basado en los datos proporcionados por el *Inquérito ao Movimento de Pessoas nas Fronteiras* (INE, 2007). Así, el flujo por carretera de visitantes con origen y destino España aumenta desde los 27 568 300 de 2004 (de los cuales el 85,57% son excursionistas), hasta los 29 410 000 de 2006 (el 87,83% excursionistas). Aplicando el porcentaje que representa la IMD de vehículos en los pasos gallegos respecto a la IMD en toda la frontera hispano-lusa (50,26% en 2004 y 46,50% en 2006),<sup>15</sup> podemos estimar que en torno a 6,2 millones de residentes españoles habrían entrado por carretera en Portugal cada uno de los dos años a través de dichos pasos. De ellos, algo más de 5,2 millones habrían salido el mismo día. Asimismo, en torno a 7,5 millones de portugueses habrían entrado por el mismo medio en España, de los cuales 6,7 millones habrían salido el mismo día.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Este porcentaje se recupera parcialmente en 2009 hasta alcanzar el 47,96%.

<sup>16</sup> Por desgracia, la desaparición, en el año 2008, del *Inquérito ao Movimento de Pessoas nas Fronteiras* impide dar continuidad a la anterior estimación.

En definitiva, el tránsito de ciudadanos españoles y portugueses a través de los distintos pasos fronterizos de la euroregión es muy apreciable. La mayoría entran y salen del país vecino el mismo día por carretera utilizando un vehículo ligero. Aunque probablemente la mayor parte cruzan la frontera por motivos de ocio o comerciales, otros muchos se trasladan para trabajar en el país vecino. En definitiva, los datos de movilidad transfronteriza de pasajeros que hemos presentado podrían estar sugiriendo, de algún modo, la existencia de un notable flujo de trabajadores transfronterizos en la euroregión Galicia-Norte de Portugal.

## 5. Trabajadores transfronterizos en la euroregión Galicia-Norte de Portugal

### 5.1. Los informes Eures

Los informes realizados por la oficina *Eures Galicia/Região Norte* aportan información sobre el volumen y características del flujo de trabajadores transfronterizos entre Galicia y el norte de Portugal.<sup>17</sup> En la Tabla 3, sintetizamos la información aportada por los cuestionarios a empresas y organismos realizados en Eures (1999<sup>18</sup>, 2003<sup>19</sup>).

En definitiva, estos dos informes de Eures nos permiten hacer una caracterización general de los trabajadores transfronterizos durante los primeros años de la pasada década:

- Los trabajadores españoles, hombres en su mayoría, pertenecen al segmento superior (primario) del mercado laboral. Dentro de este, ocupan puestos de trabajo estables de alta cualificación, sobre todo en el sector sanitario. Además, hay que anotar que no aceptan un puesto en el segmento inferior (secundario) aunque estén desempleados. El canal de acceso al empleo suelen ser las empresas en las que trabajaron anteriormente. Además, retornan diariamente a casa y consideran que el principal obstáculo es la adaptación al equipo de trabajo.
- Los trabajadores portugueses, hombres en su mayoría, pertenecen al segmento inferior del mercado laboral. Dentro de este, aceptan trabajos en Galicia poco cualificados<sup>20</sup> e inestables. Muchos de ellos se insertan en la industria extractiva ourensana, en la que sufren discriminación laboral, fundamentalmente en lo que se refiere a la retribución salarial percibida, respecto a los trabajadores gallegos<sup>21</sup>.

<sup>17</sup> En Eures (2003), se especifican, a partir de la información oficial proporcionada por distintos organismos, los siguientes datos generales: 1629 trabajadores portugueses en Galicia y 2.592 trabajadores españoles y 650 trabajadores extranjeros en organismos públicos de la salud en la región norte de Portugal. Aunque el informe no distingue entre trabajadores transfronterizos y emigrantes, Valls Campà (2006) sostiene que, atendiendo a los estudios previos y a la opinión de expertos, la mayoría pueden ser considerados transfronterizos.

<sup>18</sup> Se trata de un cuestionario realizado a una muestra de 188 trabajadores transfronterizos pertenecientes a empresas vinculadas a dos de los ejes más importantes del espacio analizado: Chaves-Verín y Valença-Tui.

<sup>19</sup> Se trata de un cuestionario realizado a 120 empresas y organismos, mediante el que se obtuvo información relativa a 157 trabajadores portugueses en Galicia y 542 trabajadores españoles en Norte de Portugal, a los que se denominó *trabajadores transfronterizos*.

<sup>20</sup> Esta correspondencia entre el nivel de cualificación y el status laboral se verifica, en idéntico sentido, para el conjunto del Área Económica Europea, tal como demuestran MKW y Empirica (2009) tras analizar 41 regiones fronterizas pertenecientes a dicho espacio. Según el mismo estudio, los trabajadores menos cualificados (portugueses en nuestro caso) a menudo son considerados un complemento a la mano de obra doméstica. En esa medida, tal como sostiene la teoría del mercado laboral dual, ocupan puestos de trabajo que a esta no le interesan.

<sup>21</sup> Los trabajadores portugueses, poco cualificados, aceptarían esta discriminación salarial porque los salarios que percibían en su país por realizar el mismo trabajo eran, aún así, inferiores. En este sentido, Gueimonde Canto *et al.* (2007) estiman, para el sector de la *construcción*, que los salarios medios en Galicia se sitúan más de doscientos euros mensuales por encima de los abonados en Portugal.

Tabla 3. Características de los trabajadores transfronterizos según Eures

	Trabajadores transfronterizos portugueses en Galicia	Trabajadores transfronterizos españoles en norte de Portugal
Sexo	Predominan hombres (sobre todo, entre portugueses)	
Edad	Predomina grupo de 36-45 años	Predomina grupo de 26-35 años Alto porcentaje mayores de 45 años
Cualificación	Baja (76,8% enseñanza básica)	Alta (81,2% enseñanza universitaria)
Sector de actividad	53,5% Industrias extractivas	70,8% Actividades sanitarias y veterinarias; Asistencia social
Actividad profesional	15,8% Encargados-cortadores 12,5% Serradores 9,9% Ayudantes de camarero	40,8% Médicos 25,2% Enfermeros
Modalidad de contratación	27% Eventuales por obra y servicio	64,7% Indefinidos a tiempo completo 31,4% Duración determinada a tiempo completo
Canales acceso	52,2% Familiares o amigos	46,4% Empresas donde habían trabajado
Frecuencia retorno	Predomina retorno diario o semanal (sobre todo entre españoles).	
Motivo abandono trabajo	Cualificación laboral Problemas de integración personal	Problemas de adaptación al equipo de trabajo Acceso a la sanidad pública

Fuente: Elaboración propia.

El canal de acceso al empleo suele ser a partir de familiares o amigos. Además, retornan diariamente a casa en menor medida y consideran que el principal obstáculo en su trabajo es la integración personal.

Por otro lado, en la Tabla 4, sintetizamos la información proporcionada por Eures (2001) sobre necesidades ocupacionales en el espacio transfronterizo. Dicha información fue obtenida mediante encuestas a empresas de varios sectores relevantes y paneles de expertos.

Por lo general, la posibilidad de contratar trabajadores transfronterizos es mayor en el norte de Portugal que en el sur de Galicia. Dos factores resultan determinantes:

las previsiones de crecimiento de los distintos sectores y la existencia de suficientes trabajadores nacionales con un perfil adecuado. Destaca el hecho de que, para las empresas lusas, uno de los principales frenos para la contratación de trabajadores transfronterizos sea la diferencia salarial, aspecto no considerado desde el lado español, en el que prima el desconocimiento de los perfiles profesionales. A su vez, resulta muy significativo que ni la barrera del idioma ni las diferencias culturales supongan un freno a la contratación en ninguna de las dos zonas fronterizas, y que la principal vía de incorporación del trabajador transfronterizo —en todos los sectores y en la mayoría de los puestos— sea por medio de contactos personales.

**Tabla 4. Necesidades ocupacionales en el espacio transfronterizo Galicia-Norte de Portugal según Eures**

	Empresas norte de Portugal	Empresas sur de Galicia
Posibilidad de contratar trabajadores transfronterizos y factores que la estimulan (restringen)	Mayor en norte de Portugal que en sur de Galicia	
	Previsiones de crecimiento del sector ( <i>metal y TIC</i> ) Escasez mano de obra nacional con el perfil deseado ( <i>madera y textil</i> )	
	Previsiones de crecimiento del sector ( <i>construcción</i> )	Suficiente mano de obra nacional con perfil adecuado ( <i>construcción</i> )
Frenos a la contratación de trabajadores transfronterizos	Idioma y diferencias culturales no suponen freno significativo Falta de instrumentos comunes de acercamiento supone freno significativo	
	Diferencias salariales (todos los sectores menos <i>textil</i> )	Desconocimiento de perfiles profesionales de los trabajadores transfronterizos (todos los sectores menos <i>madera</i> )
Canales de incorporación de trabajadores transfronterizos	Predominan los contactos personales. También, son muy utilizadas las referencias de empleados (sobre todo puestos técnicos en <i>TIC</i> ).	
	Curriculum vitae enviado sin ser solicitado Anuncios en prensa	Familiares (puestos de dirección general)

Fuente: Elaboración propia.

## 5.2. Actualización de la información proporcionada por Eures

La primera de las encuestas a partir de la cual hemos pretendido actualizar la información proporcionada por Eures se realizó entre los meses de octubre y diciembre de 2006 en diferentes obras de la construcción de la RUP de Vigo (destino de un número significativo de trabajadores transfronterizos lusos). La encuesta fue entregada a 228 de ellos, de los cuales la mitad procedía del distrito de Viana do Castelo, es decir, de la zona existente entre las RUP de Vigo y Porto. Sin embargo, cabe anotar que solo contestaron a la misma 157 personas (el 68,86%).

La mayor parte de los encuestados (94,26%) manifiesta trabajar cinco jornadas laborales a la semana en Galicia. Además, el número de viajes de ida y vuelta

que realizan a su domicilio a lo largo de cada semana es, en la mayoría de los casos (71,33%), de uno. Es decir, residen durante la semana en nuestro país —aunque también es relevante el porcentaje de trabajadores que vuelven a dormir a su casa todos los días (19,10%)—, comportamiento observado en aquellos que tienen su domicilio muy cerca de la frontera y trabajan en los municipios gallegos más cercanos a la misma. Por último, hay que reseñar que, en promedio, estos trabajadores llevan trabajando en España casi veinticinco meses y que utilizan como modo de transporte un turismo particular o una furgoneta.

Nuestra segunda encuesta se dirigió a las empresas pertenecientes a los siguientes sectores de actividad: industria agroalimentaria, minería, construcción, textil, madera, químico y derivados, siderurgia y metal, equipos de transporte, servicios de transporte, mayoristas y otros.

**Tabla 5. Ficha técnica de la encuesta realizada a los trabajadores transfronterizos portugueses en obras de la construcción de la RUP de Vigo<sup>22</sup>**

<b>Población objeto de estudio</b>	Trabajadores de nacionalidad portuguesa residentes en Portugal, que trabajan en la RUP de Vigo en el sector de la <i>construcción</i>
<b>Método de muestreo</b>	Muestreo por conglomerados
<b>Unidad de muestreo</b>	Obras de la construcción en la RUP de Vigo, en las que trabajen obreros de nacionalidad portuguesa residentes en Portugal. Una vez elegida aleatoriamente la obra en construcción, se ha realizado el cuestionario a todos los trabajadores de dicha obra que son objeto del estudio
<b>Método de recogida</b>	Entrevista personal
<b>Tamaño muestral</b>	157
<b>Error muestral</b>	±6,6%
<b>Nivel de confianza</b>	95%
<b>Período de recogida</b>	Octubre 2006 a diciembre 2006

Fuente: Elaboración propia.

El sondeo se realizó entre los meses de enero y julio de 2007 y al mismo contestaron 200 empresas del sur de Galicia (120) y del norte de Portugal (80).<sup>23</sup>

De las 120 empresas gallegas, 44 afirman tener trabajadores transfronterizos, mientras que únicamente 12 de las 80 empresas portuguesas tienen en su plantilla este tipo de empleados. La existencia de mano de obra nacional suficiente es, con diferencia, el principal motivo esgrimido por las empresas de ambos lados de la frontera (81,82% de las portuguesas y 64,29% de las gallegas) para no contratarlos. Asimismo, el desconocimiento del proceso de contratación también las habría desanimado de servirse de trabajadores del otro lado de la frontera. Sin embargo, resulta significativa

la escasa o nula importancia concedida a la menor cualificación de este tipo de trabajadores o a las barreras idiomáticas. De hecho, la mayor cualificación de los trabajadores transfronterizos es uno de los aspectos que anima a una mayor cantidad de empresas de ambos lados de la frontera (18,18% de las portuguesas y 14,81% de las gallegas) a hacerse con sus servicios. No obstante, la escasez de mano de obra nacional es el motivo que habría empujado a un mayor número de empresas del sur de Galicia (el 37,04%) a realizar estas contrataciones. Resulta muy llamativo que apenas el 7,41% de las empresas gallegas con trabajadores transfronterizos reconozcan que las diferencias salariales es el motivo que les induce a contratarlos.

<sup>22</sup> Al no disponer de datos desglosados a nivel municipal, el tamaño muestral ha sido calculado tomando como tamaño de la población el número estimado de trabajadores portugueses residentes en Portugal que trabajan en el sector de la *construcción* en la provincia de Pontevedra en el año 2006 (un total de 530). Dado que la RUP de Vigo es el principal polo de actividad de la provincia, es muy probable que el tamaño de la población sea solo ligeramente inferior a esa cifra.

<sup>23</sup> El porcentaje de respuestas a la encuesta oscila entre el 40% y el 50 %. Los casos excepcionales fueron el de la *minería* (24%) y el de la *construcción* (37%), en los que, por sus características específicas, fue bastante complicado encontrar la persona adecuada para responder a las preguntas.

**Tabla 6: Ficha técnica de la encuesta realizada a las empresas de la Eurorregión<sup>24</sup>**

<b>Población objeto de estudio</b>	Empresas del sur de Galicia y norte de Portugal pertenecientes a los sectores de actividad seleccionados
<b>Método de muestreo</b>	Muestreo estratificado, con asignación proporcional al número de empresas por región
<b>Unidad de muestreo</b>	Empresas dentro de cada uno de los sectores y regiones. La selección de las empresas ha sido mediante muestreo aleatorio.
<b>Método de recogida</b>	Entrevista personal
<b>Tamaño muestral</b>	200
<b>Error muestral</b>	±6,9%
<b>Nivel de confianza</b>	95%
<b>Período de recogida</b>	Enero 2007 a julio 2007

Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, los canales de contratación son relativamente diferentes a cada lado de la frontera. Aunque el recurso a los compañeros de trabajo tiene prácticamente la misma importancia en los dos lados (cerca de una cuarta parte de las empresas lo utilizan), las empresas del norte de Portugal acuden en mayor medida a las agencias de empleo —sobre todo, oficinas de empleo— (el 26,07% así lo hacen) y a las ofertas publicadas en medios de comunicación (21,74%). Mientras, las empresas del sur de Galicia también recurren a las agencias de empleo —sobre todo, empresas de trabajo temporal— (19,04%) y, adicionalmente, a familiares y amigos (17%) y a otras empresas (15%). En cualquier caso, el grado de satisfacción con los trabajadores transfronterizos es notable, sobre todo, en el caso de las empresas portuguesas (valoración de 7,23 sobre 10, frente al 6,88 de las gallegas).

Por último, se debe resaltar que en el año 2008 la CEG inicia —en el marco del Eures Galicia/Região Norte— un proyecto que evidencia las dificultades para conseguir información relevante relativa al trabajo transfronterizo en la eurorregión. Así, lo más parecido a un indicador directo de movilidad transfronteriza sería el número de formularios E-106 expedidos para los trabajadores transfronterizos que optan por solicitar la asistencia sanitaria en su Estado de residencia con cargo al de empleo, a cuyo sistema de seguridad social están sujetos (CEG 2009). No obstante, los únicos datos que han logrado recabar los autores del proyecto es que el número de trabajadores portugueses a los que se ha expedido el formulario en la provincia de Ourense pasa de 34 a 21 entre 2006 y 2008 (CEG, 2009), y que solamente 11 lo solicitan en toda Galicia durante el año 2009 (CEG, 2010)<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> El porcentaje de respuestas a la encuesta oscila entre el 40% y el 50 %. Los casos excepcionales fueron el de la *minería* (24%) y el de la *construcción* (37%), en los que, por sus características específicas, fue bastante complicado encontrar la persona adecuada para responder a las preguntas.

<sup>25</sup> A la hora de interpretar estas cifras, hay que tener en cuenta el carácter voluntario de este trámite, por lo que el número de formularios E-106 expedidos no debe equipararse al número de trabajadores transfronterizos.

No obstante, el proyecto aporta una serie de indicadores de los mercados laborales gallego y portugués que pueden contribuir, de forma indirecta, a la cuantificación y caracterización de los flujos de trabajo transfronterizo. Destacan, en particular (CEG, 2010, 2011 y 2012):

- Personas físicas de nacionalidad española y residencia en España con remuneraciones declaradas en la región Norte de Portugal: su número aumenta desde los 414 en 2009 hasta los 591 en 2011. La distribución por sexos es bastante equitativa (alrededor de 60% son hombres), mientras que tres de cada cuatro trabajan en el distrito fronterizo de Viana do Castelo. Predomina el intervalo de edad 30-34, en el que se sitúa un 20% de los trabajadores; además, casi una cuarta parte tiene más de 45 años. En cuanto al sector de actividad, destaca el volumen de empleo en las *industrias transformadoras*, aunque durante 2011 gana peso el *transporte y almacenamiento*.
- Contratos laborales a trabajadores portugueses residentes en Portugal en Galicia: en oposición al caso de los españoles, su número, aunque superior, disminuye desde los 1496 en 2009 hasta los 922 en 2011. La distribución por sexos no es nada equitativa (alrededor del 90% son hombres). Una gran mayoría trabaja en las provincias fronterizas de Ourense y, sobre todo, Pontevedra, destino del 85,68% de estos individuos en 2011. Predomina el intervalo de edad 25-29, en el que se sitúa la quinta parte de los trabajadores. Por último, destaca el volumen de empleo en las distintas ramas de la *construcción*, seguido, por una gran brecha, por el *transporte terrestre* y por *tubería*.

Esta información sugiere un descenso del número de trabajadores transfronterizos portugueses en Galicia durante los últimos años, debido, probablemente,

a la profunda crisis que vive el sector de la *construcción* en toda España. Asimismo, la crisis económica habría cambiado el perfil de los trabajadores transfronterizos españoles: son cada vez más y vinculados en mayor medida a la industria y no tanto a los servicios. De hecho, el número de españoles residentes en España que perciben remuneraciones en el sector sanitario de Norte de Portugal no pasa de diez en ninguno de los tres años del período analizado.

## 6. Conclusiones

Entre las dos RUP, no limítrofes, articuladas en torno a los centros de actividad de Vigo y Porto, se producen significativos movimientos transfronterizos de personas y, en particular, de trabajadores, que pueden contribuir a consolidar el proceso de integración institucionalizado bajo la forma de la euroregión Galicia-Norte de Portugal. El perfil de estos trabajadores es muy distinto a cada lado de la frontera, tal como se desprende de los datos aportados por los distintos informes Eures. En concreto, los trabajadores españoles —bastante más cualificados que sus colegas portugueses— gozan de empleos más estables, retornan diariamente a casa en mayor medida y tienen en la adaptación al equipo de trabajo el único obstáculo relevante en su actividad laboral. Por su lado, los trabajadores portugueses empleados en Galicia no solo tienen problemas de integración personal, sino que sufren discriminación salarial respecto a sus colegas gallegos. Pese a esta brecha, hay una aceptación del salario, puesto que, ganan más que trabajando en Portugal.

Uno de los flujos más relevantes dentro del espacio analizado es el de trabajadores portugueses de la *construcción* que encuentran empleo en obras situadas en la RUP de Vigo. Según se desprende de la encuesta realizada, estos individuos trabajan cinco jornadas laborales a la semana en Galicia. La mitad de ellos

permanecen ahí durante la semana, mientras que los más cercanos a su residencia retornan todos los días, utilizando como modo de transporte un turismo particular o una furgoneta. De todos modos, la profunda crisis del sector en España habría reducido notablemente este flujo durante los últimos años.

Por otro lado, según la encuesta a empresas de la euroregión, la escasez o suficiencia de la oferta de mano de obra nacional constituye el factor que más influye a la hora de decidir contratar trabajadores transfronterizos. En este sentido, resulta significativo que el desconocimiento del proceso de contratación suponga un freno importante a dichas contrataciones, mientras que las barreras idiomáticas no lo sean. Además, las empresas parecen fijarse más en la cualificación que en el salario a la hora de contratar trabajadores transfronterizos. Otro dato relevante es la importancia alcanzada por los canales informales de contratación: referencias de compañeros de trabajo, familiares y amigos o información suministrada por otras empresas. En general, las empresas —sobre todo, las del norte de Portugal— están bastante satisfechas con sus trabajadores transfronterizos.

En definitiva, la presente investigación arroja algo de luz sobre la realidad del trabajo transfronterizo en la euroregión Galicia-Norte de Portugal. Este fenómeno es de innegable importancia no solo para el tejido socioeconómico de las regiones implicadas, sino también por su contribución al desarrollo de un mercado de trabajo unificado y homogéneo en la Europa de la libre circulación de personas. Frente a ello, es relevante que se trate de individuos cuya cuantificación y caracterización todavía no tienen un hueco en las estadísticas oficiales. En este sentido, compartimos con Valls Campà (2006) la opinión de que la desaparición de la frontera administrativa no ha propiciado que los mercados laborales de ambas regiones se estén integrando en un único mercado laboral de la euroregión.

Por el contrario, se estaría produciendo una segmentación del mismo, causada por las diferencias socioeconómicas y socioculturales entre las dos regiones. No en vano el flujo más numeroso entre ambos lados de la frontera es el protagonizado por trabajadores portugueses poco cualificados, que se desplazan a Galicia a ocupar puestos de trabajo que a los trabajadores gallegos no les interesan, en línea con lo previsto por la teoría del mercado laboral dual. Asimismo —tal como pone de manifiesto, entre otras, la información relativa a los canales de contratación de trabajadores—, entre los dos lados de la frontera predominarían las relaciones laborales informales y poco organizadas. Creemos, por tanto, que el caso analizado ilustra perfectamente alguno de los obstáculos que dificultan la construcción de un mercado de trabajo europeo. Muchos de ellos, solo se pueden superar, tal como ya hemos señalado, mediante la cooperación entre los distintos Estados miembros. En realidad, en términos más generales, estamos ante un destacado ejemplo de los múltiples problemas a los que se enfrenta todo proceso de integración económica entre territorios fronterizos con distintos niveles de desarrollo, problemas probablemente agudizados por la crisis económica de los últimos años.

## Referencias bibliográficas

- Bläser, Ralf & Christian Wille (2009). Border commuters in the Grand Duchy of Luxemburg. *Geographische Rundschau*, 61(1), 36-42.
- Confederación de Empresarios de Galicia (CEG) (2009). *O mercado laboral da eurorexión Galicia-Norte de Portugal e a mobilidade de traballadores*. Santiago de Compostela: CEG.
- Confederación de Empresarios de Galicia (CEG) (2010). *O mercado laboral da eurorexión Galicia-Norte de Portugal e a mobilidade de traballadores. Informe de indicadores de mobilidade transfronteiriza (07 de maio de 2010)*. Santiago de Compostela: CEG.

Confederación de Empresarios de Galicia (CEG) (2011).

*O mercado laboral da eurorrexión Galicia-Norte de Portugal e a mobilidade de traballadores. Informe de indicadores de mobilidade transfronteiriza (06 de maio de 2011).* Santiago de Compostela: CEG.

Confederación de Empresarios de Galicia (CEG) (2012).

*O mercado laboral da eurorrexión Galicia-Norte de Portugal e a mobilidade de traballadores. Informe de indicadores de mobilidade transfronteiriza (maio de 2012).* Santiago de Compostela: CEG.

Decoville, Antoine, Frédéric Durand, Christophe Sohn & Olivier Walther (2010). Spatial integration in European cross-border metropolitan regions: A comparative approach. *CEPS INSTEAD Working Paper N° 2010-40.*

Díaz Fernández, José Antonio (2007). Las relaciones transfronterizas Galicia-Región Norte de Portugal: estrategias para la dinamización del potencial de desarrollo endógeno de la Eurorregión. *Revista de Desarrollo Rural y Cooperativismo Agrario*, 10, 291-308.

European Commission (2012). Regional Statistics. *Eurostat*. [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region\\_cities/regional\\_statistics](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/regional_statistics). Fecha de consulta: 12 de febrero de 2013.

European Employment Services (Eures) (1999). *Estudio sobre los obstáculos a la movilidad de los trabajadores transfronterizos en la eurorregión Galicia-Norte de Portugal*. Valença: Eures.

European Employment Services (Eures) (2001). *Necesidades ocupacionais no espacio transfronteirizo Galicia-Norte de Portugal*. Valença: Eures.

European Employment Services (Eures) (2003). *Censo de traballadores transfronteirizos Norte de Portugal-Galicia 2003*. Valença: Eures.

European Employment Services (Eures) (s.f.a). Eures. El portal europeo de la movilidad profesional. *Eures. Comisión Europea*. <http://ec.europa.eu/eures/home.jsp?lang=es>. Fecha de consulta: 21 de enero de 2012.

European Employment Services (Eures) (s.f.b). Eures en las regiones fronterizas. *Eures. Comisión Europea*. <http://ec.europa.eu/eures/main.jsp?catId=56&acro=eures&lang=es>. Fecha de consulta: 21 de enero de 2012.

Gerber, Philippe (2012). Advancement in conceptualizing cross-border daily mobility: The Benelux context in the European Union. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 12(2), 178-197.

Gueimonde Canto, Ana, M<sup>a</sup> Isabel Diéguez Castrillón, Jose A. Cadima Ribeiro & Eduardo Oliveira (2007). A realidade da mobilidade laboral no sector da construcción na Euro-rexión Galiza-norte de Portugal. *Revista de Estudos Euro Rexionais*, 17(2), 45-62.

Hagen-Zanker, Jessica (2008). Why do people migrate? A review of the theoretical literature. *MPRA Paper N° 28197*. Munich: University Library of Munich.

Huber, Peter (2012). Do commuters suffer from job-education mismatch? *Applied Economics Letters*, 19(4), 349-352.

Instituto Galego de Estadística (IGE) y Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte-Observatório das Dinâmicas Regionais (CCDR) (2012). *Anuario Estatístico Galicia-Norte de Portugal 2011*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

Instituto Nacional de Estatística, IP (INE) (2004). *Retrato da Área Metropolitana do Porto*. Porto: INE-DRN.

Instituto Nacional de Estatística, IP (INE) (2007). *Estatísticas do Turismo 2006*. Lisboa: INE.

Lee, Everett S. (1966). A Theory of Migration. *Demography*, 3(1), 47-57.

MKW Wirtschaftsforschung & Empirica Kft (2009). *Scientific Report on the Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries. Final report*. European Commission, DG Employment, Social Affairs and Inclusion. [http://www.mkw-gmbh.de/data/files/mkw-files/mkw\\_workers\\_mobility.pdf](http://www.mkw-gmbh.de/data/files/mkw-files/mkw_workers_mobility.pdf). Fecha de consulta: 15 de febrero de 2013.

- Niebuhr, Annekatrin y Silvia Stiller (2006). Integration and labour markets in European border regions. *Zeitschrift für ArbeitsmarktForschung - Journal for Labour Market Research*, 39(1), 57-76.
- Niebuhr, Annekatrin, Nadia Granato, Anette Haas & Silke Hamann (2012). Does labour mobility reduce disparities between regional labour markets in Germany? *Regional Studies*, 46(7), 841-858.
- Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) (2004). *3º relatório*. Lisboa y Madrid: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações do Portugal y Ministerio de Fomento de España.
- Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) (2006). *4º relatório*. Lisboa y Madrid: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações do Portugal y Ministerio de Fomento de España.
- Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) (2008). *5º relatório*. Lisboa y Madrid: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações do Portugal y Ministerio de Fomento de España.
- Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) (2009). *Evolución de 2003-2008*. Lisboa y Madrid: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações do Portugal y Ministerio de Fomento de España.
- Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) (2011). *6º relatório*. Lisboa y Madrid: Ministério da Economia e do Emprego do Portugal y Ministerio de Fomento de España.
- Palmeiro Piñeiro, José Luis & Miguel Pazos Otón (2008). La euroregión Galicia-Norte de Portugal: una aproximación a la movilidad en el contexto ibérico. *Estudios Geográficos*, 69(264), 215-245.
- Pierrard, Olivier (2008). Commuters, residents and job competition. *Regional Science and Urban Economics*, 38(6), 565-577.
- Saez-Rodriguez, Alberto (2011). The impact of cross-border commuters on occupational wages: Comparison of some nonparametric tests and their application to Geneva's labor market. *Journal of Income Distribution*, 2(2), 55-71.
- Valls Campà, Lluís (2006). Desaparición y persistencia de la frontera entre España y Portugal: el caso de los trabajadores transfronterizos en la euroregión Galicia-Norte de Portugal. *Ritsumeikan Studies in Language and Culture*, 17(4), 273-289.
- Vigani, Aurelio (2011). Transport, border and spatial development in Regio Insubrica. *Geo-Regards*, 4, 95-111.

Fecha de recepción: 8 de marzo de 2012

Fecha de aceptación: 4 de marzo de 2013

Correspondencia: falagan@uvigo.es

pdecarlo@uvigo.es

plorenzo@uvigo.es