



FUJIDATOS

CARRETERAS, CAMINOS Y PUENTES PARA EL DESARROLLO

Boletín Interno N° 23

Año 2009



Para el año 1990, el Perú no sólo era una nación aislada internacionalmente, sino aislada internamente. De los casi 70 mil kilómetros que constituían en esos años nuestra Red Vial Nacional sólo el 3% se encontraba en buen estado (2,100 km.), el 10% era regularmente transitable (7,000 km) y el 87% (más de 60,000 km) se encontraba en mal estado. Un viaje de Lima a Ayacucho por la carretera Pisco - Ayacucho que actualmente toma sólo 9 horas, en el primer gobierno Alan García, tomaba un mínimo de 23 horas, sin considerar los desperfectos mecánicos que podían surgir a raíz del mal estado de la carretera, la falta de combustible producto de la feroz escasez, los “paros armados” que revelaban la presencia terrorista en la zona o el bloqueo de carreteras por protestas locales.

La situación de nuestra deteriorada red vial se agravó debido a que el gobierno de Fujimori no encontró recursos económicos, ni posibilidades de financiamiento internacional ni maquinaria para emprender siquiera un programa de parchado de baches. Sin embargo, gracias a la decisión política de reinsertarnos en la comunidad financiera internacional, pronto pudimos acceder a donaciones de países amigos y a préstamos de organismos internacionales para desarrollar una agresiva política vial que contribuyó a la integración nacional, elevó la actividad productiva, comercial y turística (al reducir los costos por flete, tiempos de recorrido y en general costos de operación) y generó miles de puestos de trabajo, directos e indirectos.

Entre 1990 y el 2000, el gobierno invirtió en infraestructura en general alrededor de 8 mil 100 millones de dólares, de los cuales el mayor porcentaje (30%) fue destinado al sector transportes, es decir, más de 2,400 millones de dólares que permitieron la construcción, reconstrucción y rehabilitación de 58,878 kilómetros de carreteras y caminos.

En los días difíciles de la era post-Alan García 1, el primer país que acudió en nuestra ayuda fue Japón y gracias a donaciones realizadas entre 1991 y 1993 por casi 100 millones de dólares pudimos adquirir las primeras maquinarias y elevar la capacidad de trabajo en nuestras jefaturas de ingeniería civiles y militares. A este esfuerzo solidario pronto se sumaron organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Internacional para la Reconstrucción

y Fomento (BIRF) y el Fondo de Cooperación Económica a Ultramar (OECE) del Japón, que hicieron importantes préstamos para la tarea emprendida. Por nuestro lado, los progresos del aparato productivo, la llegada de inversiones extranjeras y la eficiencia tributaria, permitieron que el Tesoro Público tuviera capacidad para cubrir los porcentajes exigidos al Estado dentro de los convenios suscritos con dichos organismos.

A partir de 1992, entró en funcionamiento el **“Proyecto Especial de Rehabilitación de la Infraestructura de Transporte (PERT)”** que logró la rehabilitación de:

1. Las Carreteras Panamericana Norte y Sur así como de la Carretera Central, desde Tumbes hasta Tacna y desde Lima hasta Huancayo.
2. Las carreteras del anillo vial Ayacucho - Apurímac - Cusco - Puno - Arequipa.
3. La Carretera Marginal de la Selva, desde Corral Quemado hasta Río Nieva y las carreteras de penetración Tarma-La Merced-Satipo y de Huánuco-Tingo María.

A partir de 1994, el gobierno de Fujimori lanzó - a través del PERT - el **“Proyecto de Caminos Rurales”**, que rehabilitó y realizó el mantenimiento rutinario a 15,000 km de caminos vecinales, 200 km de carreteras primarias y 4,800 km de carreteras secundarias, entre otros. Este programa estuvo destinado a aliviar la pobreza rural y elevar los niveles de vida de 441 centros poblados, beneficiando a 3 millones 500 mil habitantes de las comunidades más pobres de 12 departamentos (Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Junín, Madre de Dios, Pasco, Puno y San Martín).

Complementando la acción del PERT, el gobierno implementó el **“Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras (SINMAC)”** que efectuó el mantenimiento permanente de 7,600 km de vías asfaltadas y de aproximadamente 1,000 puentes, evitando un nuevo deterioro de la red y la consecuente pérdida de la tremenda inversión efectuada. También se encargó de prever la seguridad vial, administrar los peajes y pesajes así como la entrega en concesión de sectores de carretera a entidades privadas.

Los graves daños producidos a la red vial por los efectos devastadores de la Corriente de El Niño en 1998, obligaron a destinar casi 300 millones de dólares para ejecutar los **“Programas de emergencia para transitabilidad y de rehabilitación definitiva”** que permitió recuperar la infraestructura dañada incorporando los aspectos técnicos que dicha experiencia dolorosa nos dejó.

Aún en la actualidad, casi una década después de concluido su gobierno, cuando usted conversa con algún pasajero, chofer o empresario de alguna de las numerosas líneas de transporte de pasajeros o de carga, con seguridad le contará sobre la agotadora y peligrosa aventura que era viajar por los caminos del Perú antes del gobierno de Fujimori y de las bondades de los miles de kilómetros de carretera, caminos y puentes que su gobierno puso en operación luego de los desastrosos gobiernos que le antecedieron.

WALTER E. JIBAJA ALCALDE