

Puentes que unen vidas y crean amistad

Dos obras que ejemplifican más de seis décadas de AOD japonesa

Japón puso en marcha su programa de Ayuda Oficial al Desarrollo (AOD) en 1954, menos de 10 años después de haber sido derrotado y reducido a cenizas en la Segunda Guerra Mundial. Una de las principales características de la AOD de Japón es su orientación hacia el apoyo a la construcción de infraestructuras económicas y sociales esenciales para el crecimiento económico. La construcción de puentes es el mejor ejemplo. Hasta el presente, se han construido cerca de 2.000 puentes con ayuda japonesa en países en desarrollo, y el total de fondos aportados por Japón se aproxima al billón de yenes (8.300 millones de dólares), de ellos 700.000 millones de yenes en préstamos de AOD y otros 250.000 millones de yenes en cooperación financiera no reembolsable. Los puentes mejoran las condiciones de vida de la población y facilitan el transporte, además de tener un papel principal en el fortalecimiento de los lazos entre los países de una misma región del mundo.

La República Democrática del Congo (antiguo Zaire) aloja la desembocadura en el océano Atlántico del río Congo, que tiene la segunda cuenca más extensa del mundo. El puerto de Matadi, que puede ser utilizado incluso por buques que cubren rutas oceánicas, se ha desarrollado a orillas del Congo, 150 kilómetros aguas arriba de su desembocadura. Cerca de este puerto se encuentra el puente homónimo, una estructura colgante de 722 metros de longitud.

La construcción del puente de Matadi, inaugurado en 1983, fue posible gracias a la tecnología japonesa de puentes colgantes, que se encuentra entre las más avanzadas del mundo, y a su asistencia económica. La estructura conecta el puerto, a través del río, con la carretera nacional 1, que conduce a Kinshasa, capital del país. Durante los tres decenios que han transcurrido desde que se completó el puente, el país ha atravesado dos guerras civiles, pero los ingenieros de la Organization for Equipment of Banana-Kinshasa (OEBK) han seguido garantizando su mantenimiento guiándose por el manual dejado por los técnicos japoneses que participaron en el proyecto de construcción. Hoy en día el puente continúa teniendo un importante papel como pieza clave de las infraestructuras del país.

Uno de los ejemplos más recientes de cooperación es el puente Tsubasa, en las inmediaciones de Phnom Penh, capital de Camboya. La ceremonia de inauguración de esta estructura de 640 metros de longitud se realizó el 6 de abril del presente año. Los costes de construcción, de cerca de 12.000 millones de yenes (100 millones de dólares) fueron cubiertos en su práctica totalidad por la cooperación financiera no reembolsable de Japón. El aspecto del puente recuerda a las figuras de dos pájaros con las alas extendidas, de ahí su nombre, Tsubasa, que significa “ala” en japonés. El nombre transmite también el deseo de que Japón y Camboya mantengan su nivel de relaciones a gran altura.

El puente cruza el Mekong en el punto en que el río partía en dos la carretera nacional 1, principal vía de comunicaciones del país. Hasta su construcción, los viajeros debían cruzar el río en ferri, pero incluso con tres de estas embarcaciones trabajando a pleno rendimiento, en los períodos de mayor actividad era difícil evitar esperas de siete u ocho horas, pues el servicio quedaba totalmente interrumpido por la noche. La apertura del puente ha hecho posible cruzar el Mekong libremente a cualquier hora del día y de la noche, lo cual ha supuesto un salto adelante en el aprovechamiento de la citada carretera nacional y ha hecho mucho más fácil para los residentes de la zona llegar cada día a las escuelas, a los lugares de trabajo o a los hospitales.

La carretera nacional 1 de Camboya forma parte del Corredor Económico Sur de la Gran Región del Mekong, que conecta Ciudad Ho Chi Minh (Vietnam) con Phnom Penh (Camboya) y Bangkok (Tailandia), y se espera que la apertura del puente Tsubasa sirva para promover el desarrollo económico no solo en el ámbito nacional camboyano, sino en toda la región del Mekong, mejorando la conectividad de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático.

En sus respectivos países, el puente de Matadi y el puente Tsubasa son símbolos de amistad con Japón. Esperamos fervientemente que ambos puentes continúen sirviendo a sus pueblos y países en épocas venideras.



1 |
2 | 3

1. El puente de Matadi, en la República Democrática del Congo. Su estructura aloja una vía férrea bajo la carretera por donde pasan los vehículos (©Shinichi Kuno/JICA). 2. Trabajadores de la OEBK en plena tarea de mantenimiento. Entre marzo de 2012 e igual mes de 2015, Japón ha implementado un programa para mejorar el mantenimiento del puente, que está a cargo de esta organización (©Shinichi Kuno/JICA). 3. El puente de Matadi se ha convertido en una verdadera atracción turística por el aspecto al mismo tiempo robusto y grácil de su estructura colgante y por las magníficas vistas del río Congo que se obtienen desde su altura (©Shinichi Kuno/JICA).



4 |
5

4. El puente Tsubasa, en Camboya. Las obras de construcción sufrieron mil y una vicisitudes, entre ellas las peores inundaciones del país, ocurridas en 2011 (©JICA). 5. El primer ministro camboyano, Samdech Hun Sen, corta la cinta durante la ceremonia de inauguración del puente Tsubasa en abril de 2015 (©JICA).

