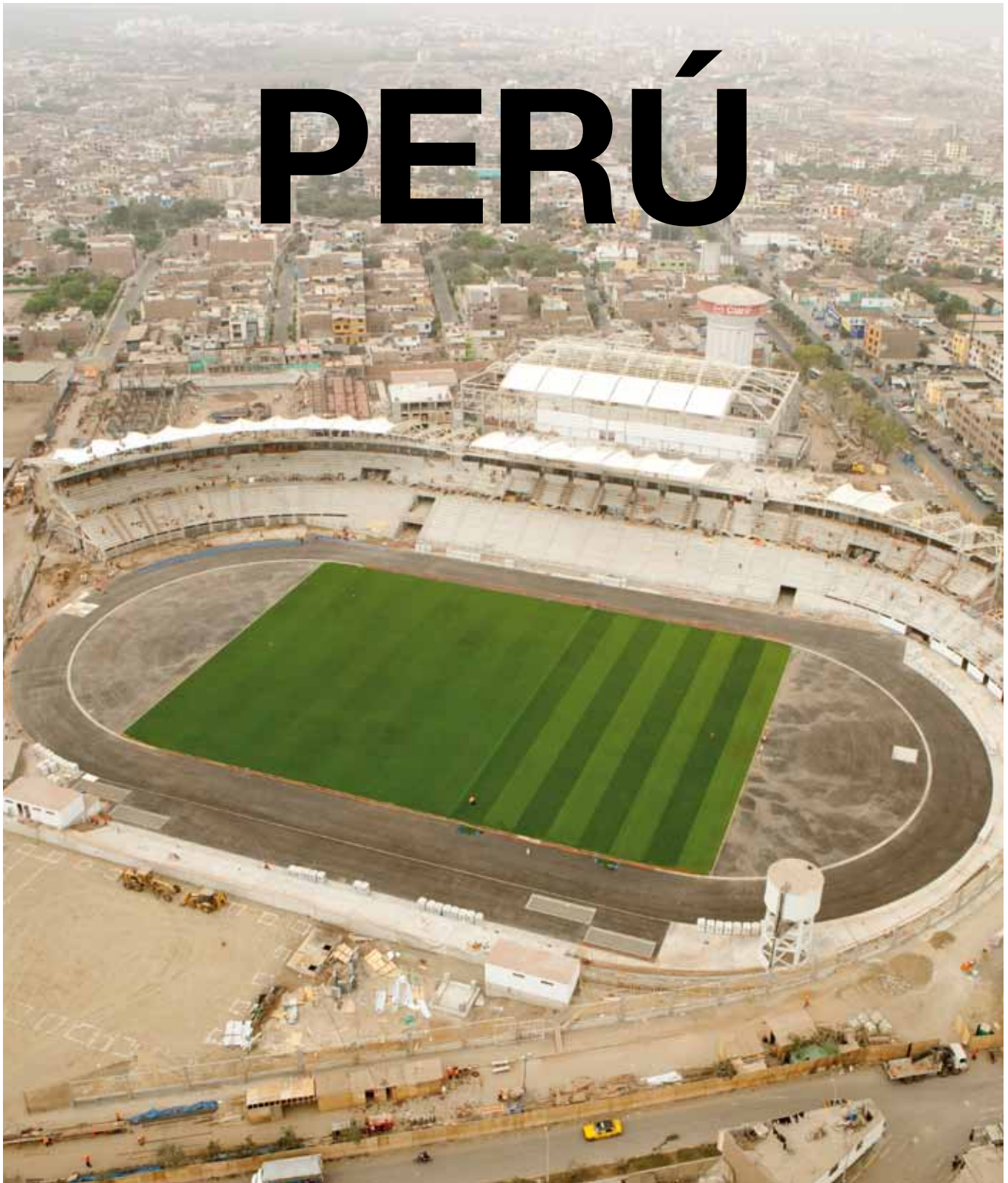


PERÚ



Complejo deportivo de Trujillo (FCC)

Perú

Liderando el crecimiento en América Latina

Paula Muñoz Rodríguez



Perú Lima
Forma de gobierno República democrática presidencialista
Presidente Ollanta Humala
Moneda Nuevo sol
Superficie 1.285.216 km ²
Población 30.475.144 habitantes
Idioma Español
PIB 322.675 millones de dólares

Según cifras del embajador español en Perú, Juan Carlos Sánchez Alonso, en la actualidad, unos 25.000 españoles residen en Perú. Está previsto que esta cifra aumente gracias, entre otras cosas, al buen hacer de empresas constructoras españolas que están desarrollando allí su actividad y cuentan con ingenieros de Caminos españoles para llevarla a cabo.

Según los estudios realizados por analistas económicos, recogidos por el LatinFocus Consensus Forecast, Perú será el país encargado de liderar el crecimiento económico entre los principales países de América Latina, hasta el año 2018. En su informe del mes de febrero de 2014, señala que “Perú alcanzará el crecimiento más alto en la región este año con una tasa de expansión de 5,4 %, seguido de Bolivia, con un 5,3 %, Paraguay, con un 4,6 % y Colombia, con un 4,5 %”.

Este será el panorama económico que se encontrarán los españoles que estén valorando la posibilidad de viajar a Perú para desarrollar su actividad profesional. Entre 2008 y 2013 ha habido un incremento de más del 7 % en el número de españoles censados en Perú, un país al que, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) peruano, llegan cada mes una media de 350 trabajadores españoles. Entre ellos, se encuentran ingenieros de Caminos, que ven en Perú una salida laboral a la situación que vive España en cuanto a inversión en infraestructuras se refiere.

La aventura de encontrar trabajo en Perú

Algunos llegan a este país “a la aventura” en busca de trabajo y otros lo hacen después de una intensa búsqueda desde España. En ambos casos es necesario acudir a la Superintendencia Nacional de Migraciones (www.migraciones.gob.pe/) donde tiene que gestionarse la visa. Como comenta Jorge Coll, delegado del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Perú, “es importante saber que España y Perú tienen una serie de convenios por los que los ciudadanos españoles no ocupan plaza como trabajadores extranjeros, para los que

está limitada la contratación a un 20 % como máximo en una empresa”. También advierte de que es importante que “los españoles que deseen venir a Perú conozcan los asuntos tributarios, ya que el primer año de estancia aquí se tributa en calidad de no domiciliado, lo que supone un 30 % de impuestos, aparte AFP (pensiones), seguros...”.

Esta información es general para todos los trabajadores. En el caso de los ingenieros de Caminos, si tiene responsabilidad y es necesaria su firma, además, es necesario estar colegiado en Perú, un trámite que puede durar más de un mes. Para ello es necesario aportar, en el consulado de Perú en España y, posteriormente, en el Colegio de Ingenieros de Perú, el curriculum de estudios que es emitido por la Escuela en la que se cursaron los mismos, la tarjeta profesional que emite el Colegio de Ingenieros de Caminos

en España y una fotocopia legalizada (registrada ante notario y apostillada) del título. Además de todo esto, Manuel Rodríguez San Juan, jefe de obra en FCC, recomienda “tener capacidad de sacrificio y superación, con una paciencia infinita”. “Se trata de un trámite administrativo más o menos largo que requiere un desembolso de 2.000 dólares anuales”, afirma Ruth Revilla, especialista en Puertos en Typsa.

Necesidades en infraestructuras

Y todo en un país, Perú, en el que como afirma el embajador español, Juan Carlos Sánchez Alonso, “existen unas necesidades sustanciales, tanto para el transporte de mercancías como para su propia cohesión interna. Las estimaciones de la infraestructura requerida varían entre los 50.000 y los 80.000 millones de dólares”. En la actualidad, está previsto que en el próximo mes de marzo se licite el proyecto



Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, en Lima (Typsa)



Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en Lima (Tyspa)

más ambicioso del actual Gobierno: la línea 2 de del metro de Lima (primera completamente subterránea), con un presupuesto cercano a los 6.000 millones de dólares.

Mientras esto sucede, un puñado de empresas españolas están desarrollando su actividad en Perú. Una de ellas es Tyspa que lleva establecida en Perú desde hace más de 20 años, en 1993, con el proyecto de rehabilitación de la Panamericana entre Sullana y Aguas Verdes, de 270 kilómetros. Desde entonces, ha desarrollado más de 2.100 kilómetros de trabajos de ingeniería y su trabajo más importante ha sido la supervisión de la modernización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Callao-Lima).

Los trabajos en este aeropuerto han durado cerca de 12 años y en ellos ha participado un equipo mixto de ingenieros españoles y peruanos. Actualmente, estos equipos supervisan las obras de ampliación del aeropuerto de Pisco y se encargan de evaluar la calidad del servicio de la concesión tanto

del aeropuerto Jorge Chávez, concesionado a Lima Airport Partners (LAP), como de nueve aeropuertos concesionados a Aeropuertos del Perú (ADP).

Tyspa, que ha desarrollado trabajos en todos los ámbitos de la ingeniería en este país, tiene especial interés en el sector de las obras hidráulicas con la supervisión de las obras del túnel transandino del Alto Piura o el desarrollo del proyecto de la presa de Yarascay (Tacna). Según José María Hernández, director general de los Países Andinos de Tyspa, en la actualidad, “Perú vive un intenso dinamismo en el sector de los recursos hídricos motivado por la escasez de los recursos en la costa Pacífica, la concentración de la población, el crecimiento del sector agroindustrial y minero, y la contaminación del recurso hídrico que hacen ver como necesario acometer una nueva gestión de los recursos hídricos”. Recientemente, se ha completado el desarrollo de tres Planes de Gestión de recursos hídricos con financiación del Banco Mundial (Chancay-Lambayeque, Chancay-Huaral, Quilca-Chili) y

se encuentra comenzando el Plan Regional de Ica y el desarrollo de sistema Nacional de Información de Recursos Hídricos.

Otros sectores en los que ha participado Tyspa son el del ferrocarril en el que ha realizado el estudio de factibilidad del ferrocarril Noradino y ha asesorado a diversos promotores privados en análisis de inversiones, y el sector energético tanto en el área hidroenergética como los nuevos sectores renovables que comienzan su desarrollo en el Perú. De hecho, Tyspa desarrolló la asesoría en la construcción de los Parque Eólicos de Talara y Cupesnique (30 y 80 MW respectivamente) y desarrolla ingeniería de la propiedad y estudios de impacto ambiental para nueve promociones, actualmente.

Trabajos portuarios en Perú

Pero, sin duda, uno de los sectores de trabajo más importantes es la ingeniería portuaria. El proceso de desarrollo portuario en Perú tomó impulso con la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Portuario en 2005 y sus

posteriores revisiones. Como consecuencia de ello, se inició un proceso de modernización de todos los terminales nacionales y la creación de puertos privados para tráficos de minerales e hidrocarburos, principalmente. En los últimos años, se han dado en concesión cuatro puertos públicos, con el fin de mejorar sus instalaciones, su gestión y hacerlos más competitivos.

Entre ellos, el principal puerto del país y segundo en el Pacífico sudamericano, el Puerto del Callao, que ha pasado de ser explotado y gestionado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), a tener todo su espacio repartido entre tres concesionarios; dos de ellos pertenecen al grupo de los cuatro operadores más importantes del mundo y el tercero, dedicado exclusivamente al embarque de mineral mediante un sistema de cintas moderno y ambientalmente sostenible.

Por otra parte, como afirma Ruth Revilla, especialista en Puertos de Typsa, “se ha invertido en construcción y equipamiento de terminales portuarios privados unos 500 millones de dólares. Además, hay una cartera de proyectos e iniciativas privadas por un valor similar, sobre todo relacionados con la minería, hidrocarburos y petroquímica, así como proyectos de inversión en puertos nacionales y regionales”. Y continúa, “todo esto ha contribuido a reducir la brecha de infraestructura portuaria y servicios que padecía el país en las últimas cuatro décadas. No obstante, aún quedan pendientes las facilidades de acceso, la relación puerto-ciudad, la integración del puerto en una red de transporte multimodal, la competitividad de la cadena logística y la capacitación de los recursos humanos”.

Typsa entró en contacto con este sector en 2004, a través de un contrato de asesoramiento a la redacción del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y el seguimiento de su implantación. Desde entonces, esta compañía ha realizado diversos trabajos portuarios, como las actividades desarrolladas en el Puerto del Callao, como el proyecto de licitación para la concesión del Muelle Sur, los proyectos básicos y constructivos de la apertura de la bocana y dragado del Puerto y la supervisión de las obras del muelle de minerales, otorgado en concesión. En este último proyecto ha estado trabajando Ruth Revilla durante año y medio como especialista en Puertos y Dragado. El objetivo de estas obras es transportar mineral desde unos almacenes situados en las proximidades del puerto, hasta un shiploader (cargador de barcos) situado en un nuevo muelle para atender buques de hasta 60.000 TPM. Como comenta Ruth, “todo el transporte se realiza mediante un sistema de cintas transportadoras cerradas

que discurren a lo largo de 3,3 kilómetros, con el fin de minimizar los impactos ambientales asociados a esta carga. Las obras civiles comprendían un dragado de 1.200.000 m³, la ejecución de un muelle de 200 metros y un puente de acceso de 300 metros de longitud, 109 cimentaciones en tierra para apoyar la estructura de la cinta, así como las de edificios asociados a dicho sistema de transporte”. Ella se encargaba de supervisar la soldadura e hincado de pilotes en mar y en tierra, la colocación de los prefabricados en el puente y en el muelle, así como la ejecución de las losas en 45 apoyos de tierra y de algunas cimentaciones de los edificios.

En la actualidad, como ella misma señala, se encuentra en “un periodo de transición”. “En unas semanas comienzo en la supervisión de las obras en el puerto de Matarani, en la provincia de Arequipa”, comenta. Este proyecto es una ampliación del puerto ya existente y se ejecuta con



Nuevo Muelle de Contenedores del Terminal Portuario de Paita, en Piura



Puerto del Callao (FCC)

el fin de poder almacenar y embarcar 4.000.000 t/año de mineral procedente de nuevas explotaciones mineras. Las obras en mar constan de un puente de acceso de 170 metros de longitud y un muelle de 200 metros para recibir buques de 50.000 TPM. En tierra, se contará con un acceso ferroviario y otro por carretera que incluye un puente sobre las vías. Además habrá edificios de recepción camionera y de vagones, tres almacenes con un total de 250.000 toneladas de capacidad y todo un sistema de cintas transportadoras para trasladar el material desde la recepción hasta los almacenes, y desde estos hasta el muelle, donde se contará también con un cargador de barcos con un rendimiento de 2.000 t/h. “En ambos casos ha habido un jefe de supervisión español y, en la obra del Callao, también ha participado otro compañero español. El resto ha sido personal peruano”, señala Ruth.

Dentro de Typsa se suele trabajar con personal español y peruano. En

el caso de proyectos, una parte se realiza en España y otra en Perú. En cada uno de estos proyectos, en Perú suele haber un español que, bien es el responsable del proyecto, o está de coordinador con el cliente, los socios, profesionales peruanos y profesional español, de manera que se dé una atención personalizada al cliente y, a su vez, todo el proyecto se desarrolle de forma organizada y coherente. Adicionalmente, se suelen realizar viajes esporádicos por parte de profesionales españoles, para tratar temas concretos del proyecto. En el caso de las supervisiones de obra, se suele desplazar al jefe de supervisión y uno o dos profesionales más si es necesario.

Typsa también ha participado en las obras del puerto de Yurimaguas, donde ha desarrollado los estudios de preinversión para una iniciativa privada. Las obras se encuentran actualmente en marcha, aunque en aquel momento no llegaron a materializarse

por motivos de financiación. Está realizando la supervisión de las obras del terminal de contenedores de Paita. En total, el importe de los contratos de la compañía presidida por Pablo Bueno en ingeniería portuaria en Perú asciende a 13 millones de euros.

FCC: 200 millones en Perú

Durante el pasado año, FCC resultó adjudicataria de dos nuevos contratos en Perú por un importe conjunto de 200 millones de euros. El primero de ellos, construir el puerto del Callao, y el segundo, la mejora del complejo deportivo de Trujillo, al noroeste del país.

El objetivo de las obras en el puerto del Callao es modernizar la infraestructura y el equipo portuario, y adecuarlo a las demandas actuales del sistema de transporte de carga, a las dimensiones de las naves y al calado, así como dotarlo de equipos de mayor rendimiento, acorde con los diferentes tipos de carga que se movilizarán en el puerto. Las actuaciones en el puerto corresponden al contrato número 3, que se enmarca dentro de un plan muy ambicioso de inversiones por fases por un importe total de 1.000 millones de dólares hasta el año 2020. Las obras afectarán también a los actuales muelles 5 y 11, y tendrán unas longitudes definitivas de 560 y 280 metros, respectivamente. El muelle 5 está destinado a la gestión de contenedores y carga de minerales, mientras que el 11 proporciona servicios portuarios para la importación de productos agrícolas y dispone de silos de cemento con una capacidad de almacenamiento de 25.000 toneladas. Estas obras tienen un presupuesto de 165 millones de euros.

FCC realizará las obras de esta fase del puerto de Lima, en el que se mo-

vilizan más de 1,9 millones de contenedores anuales, en un plazo de 23 meses para APM Terminals, la cuarta operadora de terminales en el mundo perteneciente al grupo Maersk.

Estas obras se enmarcan dentro de la experiencia de FCC en la construcción de obras portuarias complejas, como el dique flotante del puerto de la Condamine en Mónaco. También ha construido el puerto Olímpico de Barcelona, el puerto de Igoumenitsa en Grecia y la terminal de graneles sólidos del puerto de Castellón.

En 2011, FCC se adjudicó la nueva terminal de Contenedores del Puerto de Cádiz que estará finalizada en 2015. A finales de 2012, FCC ganó el contrato para construir la ampliación del Superpuerto de Açú, en Brasil, el tercer puerto del mundo y el mayor puerto del continente americano, por 407,2 millones de euros y un plazo de 32 meses.

El otro contrato que ha desarrollado FCC en Perú es la mejora del Complejo deportivo de Trujillo, conocido como complejo deportivo Chicago. Este proyecto ha consistido en la construcción de un estadio de atletismo, un coliseo cerrado, polideportivo e infraestructura complementaria para los XVII Juegos Bolivarianos 2013, que se celebraron en el pasado mes de diciembre.

El mayor espacio de las nuevas instalaciones está destinado al estadio de atletismo, que dispone de una capacidad de 5.505 plazas y una superficie total de 23.587 metros cuadrados, y está integrado por una pista de atletismo, dos de salto largo y triple, de salto con pértiga, salto de altura, lanzamiento de jabalina y plataformas de lanzamiento de disco y de martillo.



Carretera Ayacucho-Abancay (OHL)

El complejo cuenta también con un coliseo cerrado, con una capacidad de 2.514 espectadores y una superficie de casi 4.000 metros cuadrados que fue el escenario para la competición de gimnasia artística y rítmica durante los Juegos Bolivarianos.

En palabras de Manuel Rodríguez San Juan, jefe de obra de FCC, “el personal con que cuenta la empresa en la obra está formado por un encargado general, un jefe de administración, un jefe de obra y un jefe de producción, ingeniero de Caminos especialista en instalaciones deportivas”.

Otras empresas españolas en Perú

En Perú se encuentran trabajando otras compañías españolas, como el Grupo OHL, Sacyr y Cobra, del Grupo ACS. El Grupo OHL está presente en Perú a través de sus divisiones OHL Concesiones, con la autopista Red Vial nº 4, OHL Construcción y OHL Industrial, con proyectos en los sectores de autopistas de peaje,

infraestructuras viarias y minería. En construcción, OHL participa en la Carretera Ayacucho-Abancay Tramo VII con un total de 76,51 kilómetros, y que une el Distrito de Kishuara, en la provincia de Andahuaylas, y Abancay, capital del Departamento de Apurímac. La orografía de la zona es, en general, accidentada, con zonas de gran complejidad en las que los taludes previstos llegan a superar los 50 metros de altura. Asimismo, se prevén numerosas obras de drenaje transversal para salvar los distintos cursos de agua que cruzan el eje, así como diversos muros de hormigón, gaviones o escolleras para mejorar la estabilidad de los taludes en las zonas más complejas. Se completa la actuación con la señalización y seguridad vial necesarias, así como con la restauración ambiental de las zonas por donde discurre el proyecto.

También ha participado en la mejora y rehabilitación del paquete de firmes desde el nivel de subrasante de la Ca-

retera Ayacucho-Abancay Tramo IV, de 42,10 kilómetros de longitud, y en la presa Chuspiri, un proyecto adjudicado por la compañía minera Xstrata las Bambas. Se trata de una presa de materiales sueltos, con una longitud de coronación de 593 metros y una altura máxima sobre cimientos de 48 metros. La impermeabilización del cuerpo de presa se realiza por medio de una geomembrana de 4,5 milímetros de espesor.

Además de la presa de Chuspiri, OHL Construcción ha logrado dos contratos más con Xstrata Las Bambas y otros dos con Compañía Minera Antamina.

Por su parte, Sacyr consiguió el pasado mes de diciembre, junto con la constructora peruana Constructora Málaga Hnos., la concesión del tramo II de la Carretera Longitudinal de la Sierra. Esta concesión es por un periodo de 25 años y la inversión prevista asciende a 400 millones de euros, aproximadamente.

El proyecto concesional, financiado por el Estado peruano, está ubicado en el norte del país y conectará las ciudades de Cajamarca y La Libertad beneficiando a 1,5 millones de habitantes. Sacyr Construcción participará en las obras del proyecto que incluye la construcción de un tramo de 90 kilómetros de carretera, la puesta a punto conforme a los estándares de calidad establecidos, otro tramo de 460 kilómetros y la operación y mantenimiento de otros 875 kilómetros de carreteras por un periodo de 25 años.

Además está realizando la construcción de dos centrales hidroeléctricas por 59 millones de euros. El contrato



Presa Chuspiri (OHL)

con la compañía Generación Andina es de tipo EPC (proyecto, construcción, suministro de equipos, montaje electromecánico y puesta en marcha) y consiste en la construcción de las centrales hidroeléctricas de El Carmen (en el departamento de Huánuco, al Noroeste de Lima) y 8 de Agosto (en la provincia de Humalíes), así como la línea de transmisión a Tingo María.

La Central Hidroeléctrica 8 de Agosto tiene un salto bruto de 145 metros y aprovechará un caudal de 18 m³/sg., para generar en una central en superficie 19,83 MW y producir 141 GWh de energía bruta anual. Entre las obras que realizará Sacyr en esta central

destacan el sistema de conducción de 3.243 metros de tubería en GRP, un tramo de túnel de 897,6 metros de longitud, la presa derivadora con barraje móvil y compuerta de purga, entre otras.

La Central Hidroeléctrica de El Carmen aprovechará un caudal bruto de 4,5 m³/sg., para generar en una central en superficie una potencia de 8,6 MW y producir 52,3 GWh de energía bruta anual.

También Cobra, del Grupo ACS, se encuentra trabajando actualmente en Perú, entre otros proyectos, con una planta de tratamiento de aguas residuales en Lima.

SUPERVISIONES DE OBRA EN PERÚ

Terminal de embarque de minerales en el Puerto del Callao
Nueva terminal de contenedores en el Puerto de Paita
Sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en el Puerto de Matarani



Proyecto básico y de construcción del Metro de Riad, Arabia Saudí



Supervisión de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Lima



Plan de Transporte de la ciudad de Astaná, Kazajistán

detrás de grandes obras siempre hay una gran ingeniería

- Conocimiento, experiencia, capacidad técnica e independencia empresarial.
- 2.000 profesionales de la consultoría al servicio de la inversión en infraestructuras y equipamientos, tanto en España como en el mercado internacional.
- Desarrollo propio de tecnologías aplicadas y nuevos sistemas avanzados. Más de 30 proyectos de I+D+i en marcha.
- Exportación de ingeniería española a todos los continentes, contribuyendo al desarrollo sostenible y a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

TYPSA
INGENIEROS
CONSULTORES
Y ARQUITECTOS

www.typsa.com



Construcción de una planta de tratamiento de aguas residuales en Lima (Cobra)

La vida en Perú, con compañeros y amigos

En la mayor parte de los casos, los proyectos cuentan con ingenieros de Caminos españoles y del propio país. Como señala Manuel Rodríguez, “al principio es necesario montar equipos de trabajo mixtos, ya que el ingeniero de Caminos español necesita un periodo de adaptación al país, conocimiento del mercado, leyes y de la idiosincrasia de los procesos de construcción del país”.

Por su parte, “Tyspa pone al frente de los trabajos a personal que no solo esté cualificado, sino que también le dé la confianza de que trabajará con los mismos valores que quiere transmitir, de sentido del servicio que quiere proporcionar”, comenta Ruth Revilla. Por eso, añade, “si el personal con el que cuenta a nivel local reúne esos requisitos, como sucede en mu-

chas ocasiones, no hay por qué hacer distinciones”.

Lo que sucede es que la mayor parte de los ingenieros peruanos con experiencia trabajan por cuenta propia y se les contrata sólo para que desarrollen un trabajo concreto en un plazo determinado. De ahí que la implicación con la empresa y sus criterios sea más complicada. “Por ello, la intervención de ingenieros españoles como directores del contrato o coordinadores, muchas veces es necesaria, para realizar esa función integradora entre todos los intervinientes y ese servicio personalizado al cliente”, señala Ruth.

Tanto Ruth como Manuel coinciden en señalar alguna diferencia entre los ingenieros españoles y los peruanos. Para Ruth, “la organización del trabajo es mucho más especializada que en España. Cada ingeniero se encar-

ga de una cosa concreta y, por eso, en las licitaciones piden tantos profesionales. Por otro lado, los ingenieros españoles tenemos una visión más global de la ingeniería civil y somos más versátiles a la hora de trabajar en un puesto u otro”.

Este último punto es el que Manuel señala como ventaja para los ingenieros españoles. “La principal diferencia que intentamos utilizar como ventaja es que el ingeniero español afronta la obra desde una visión más general y práctica, siendo además más versátil y multidisciplinar, mientras que el ingeniero peruano sólo se centra en la función que tiene encomendada dentro de su especialidad, resolviendo los problemas del día a día”, comenta.

Esta, precisamente, es una de las cualidades que más admiran en Perú

de los ingenieros de Caminos españoles: su versatilidad, junto con su responsabilidad ante el trabajo y su capacidad para tomar decisiones.

Ruth se muestra sorprendida por la burocracia que rodea el trabajo en general, “especialmente en los contratos con la Administración y el ritmo de trabajo, más pausado que en España”. Además, destaca que “cuidan mucho las formas y el trato con los clientes, socios o cualquier involucrado. Siempre es un trato muy agradable y cercano; aun cuando haya momentos de tensión, no se pierden las formas”.

En cuanto a las condiciones laborales, “la jornada oficial es de 48 horas semanales, de lunes a sábado para los que residen en la zona y de 30-4 (se trabajan 30 días seguidos y se descansan cuatro), si resides fuera”, señala Manuel. Y Ruth añade que “los beneficios sociales son muy precarios y, por tanto, en las empresas. Me refiero a los médicos, las bajas, la jornada laboral, etc. En ese sentido, las condiciones laborales son peores, pues el trabajador está más desprotegido”. Sin embargo, para los ingenieros de Caminos españoles expatriados “teniendo en cuenta el nivel de vida del país, en proporción, están mejor pagados y reconocidos que en España”, comenta Ruth.

En el momento de establecerse en Perú, las empresas se vuelcan con los recién llegados “y pronto formas una gran familia de compañeros y amigos”, señala Manuel. Compañeros que se convierten en amigos en un trabajo que comienza a las 7 de la mañana “con una charla de seguridad colectiva para todos los trabajadores. Como sabemos todos, los



Ruth Revilla

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos.
Especialista en Puertos en Typsa

Ingenieros tenemos hora de entrada pero no de salida”, comenta Manuel.

En el trato los peruanos “son muy acogedores y en general, tenemos formas de pasar el tiempo similar. Además, si hay un poco de confianza, puedes reírte mucho. Con el tiempo vas haciendo tu rutina y te vas adaptando. Aunque también vas percibiendo los matices que diferencian a los peruanos de los españoles, de forma general”, señala Ruth.

Para ambos, la experiencia de estar expatriado es buena. Según Ruth, “siempre es enriquecedora y abre mucho la mente, tanto en lo personal como en lo profesional.

Lo importante es ir con actitud positiva, de respeto, aprendizaje e integración. Conocer la cultura, costumbres, etc. ayuda mucho. Verte en situaciones más o menos complejas y, en ocasiones solo, te ayuda mucho a madurar, a tomar decisiones y asumir



Manuel Rodríguez

(segundo por la derecha)
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Jefe de obra en FCC

responsabilidades que, de estar en España, no se habrían presentado”. A Manuel le está sirviendo para “comprobar la capacidad de superación de retos personales y profesionales”.

Por el momento, ninguno de los dos tiene previsto volver a España. Para Manuel, “Perú es un país con un gran potencial económico por desarrollar, con déficit en infraestructura y grandes oportunidades de trabajo para los Ingenieros de Caminos”. Para Ruth, “profesionalmente tengo un hueco en el mundo portuario peruano, país para el que llevo trabajando desde 2007, aunque con idas y venidas más o menos frecuentes hasta hoy día que tengo aquí mi residencia. El tiempo previsto es impredecible; dependerá de las oportunidades que salgan y de mi situación personal para aceptarlas. Echo mucho de menos España y me encantaría encontrar allí las mismas oportunidades profesionales que, por ahora, tengo aquí; sé que volveré”. **ROP**