



Nueva Carretera Central en Perú: Propuesta de la Región Lima tiene menos costo, menos riesgos y puede concluirse en 5 años

El PMO de Francia bajo los términos de contrato de construcción de gobierno a gobierno rechazó el año 2021 el trazo propuesto por la región de la Región Junín y ahora existe nueva alternativa llamada "Corredor Verde", variante de la actual carretera central, que duplica el costo a US\$ 7,000 millones y extiende la construcción a 10 años. La propuesta de la Región Lima es técnicamente viable, tiene mucho menos riesgos, pocos problemas de afectaciones, se puede construir en 5 años y costaría US\$ 3,500 millones



El tema es de gran relevancia para el Perú y la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros CIP-LIMA presentó a los medios los avances de las dos alternativas, de la región Junín y de la región Lima.

PROPUESTA DE ESTUDIOS DEL GOBIERNO REGIONAL DE JUNÍN 2018

El GORE-Junín realizó estudios iniciándose el trazo en la prolongación de la Av. Ramiro Prialé en Huampaní pasando mediante un túnel a la quebrada de Lurín y cruzando por zonas difíciles hasta llegar a Pachachaca, 15 km antes de La Oroya. Sin embargo, **los estudios del GORE-Junín han presentado serias falencias técnicas, entre ellas problemas geológicos detectados por el Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico (INGEMMET), afectaciones en centros poblados, incumplimientos de normas geométricas para autopistas, sobreposición con el camino Inca Qhapac Ñan,** que como vemos en la imagen daña el camino inca que viene desde Pachacamac en varios polígonos en este tramo de 33 km no declarados, fortificados de restos arqueológicos.



El trazo del GORE Junin es desestimado por el PMO-Francia

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) mediante la modalidad de Gobierno a Gobierno contrató los servicios de la PMO-Francia en mayo de 2021. Esta gestión después de más de un año, en julio del 2022, ha desestimó el trazo del GORE-Junín por las serias falencias técnicas y en su reemplazo ha

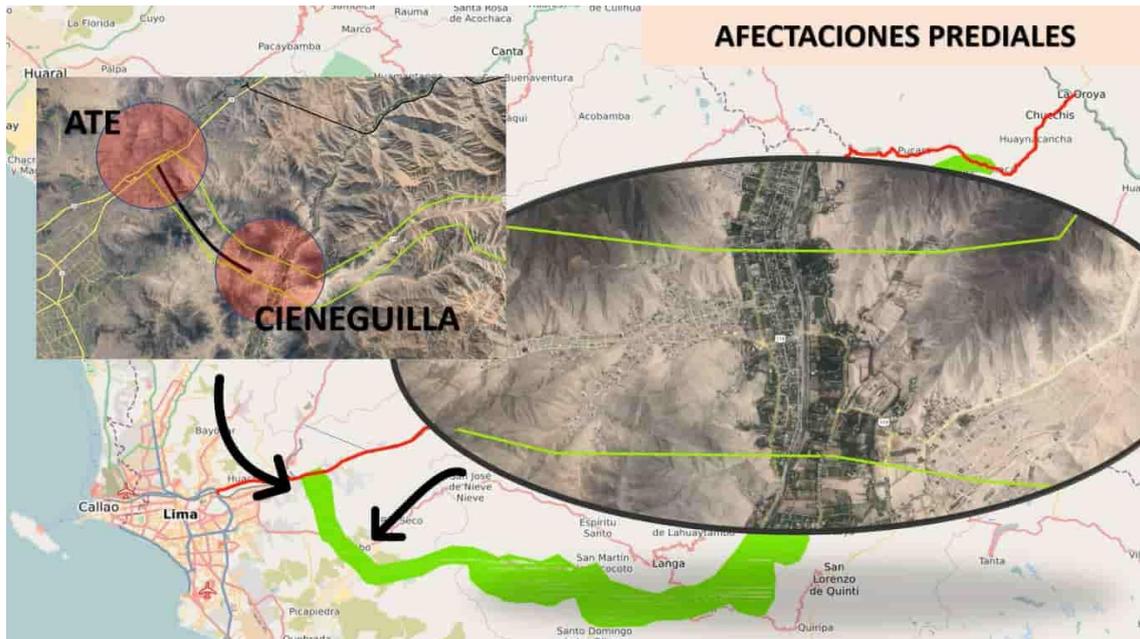
elegido el llamado Corredor Verde que es una faja que igualmente inicia y termina en la actual Carretera Central.

El corredor verde que no es un nuevo trazo, sino una variante como dice el glosario de términos frecuentes del Ministerio de Transportes, como "bifurcación de una carretera en el que se fija su punto de inicio, siendo su punto final, necesariamente otro punto de la misma carretera".



EL CORREDOR VERDE de 180 a 190 km incrementa en un 50% la longitud de la carretera Lima-La Oroya, y está condicionado a la Resolución Ministerial N.º 0145-2020-MTC/01-02 de febrero de 2020 que precisa que la nueva Carretera Central con código PE-22 tiene la trayectoria que queda determinada mediante la siguiente ruta: Empalme PE-22 – Cieneguilla – San Mateo – Empalme PE-22, es decir, comienza y termina en la actual Carretera Central. El Corredor Verde es una variante y no una vía alterna.

Ate se encuentra en una condición de hacinamiento, donde no habría proyección para los puertos secos necesarios para mejorar la economía de los próximos 50 años. De proseguir el Corredor Verde, se tendría serias afectaciones prediales en Ate y Cieneguilla como ejes en la Av. San Martín y luego, cruzando con un viaducto de 1 km. También, en la subida de la quebrada de Tinajas. Existe una cantidad importante de terrenos y viviendas consolidadas como se ve en la imagen.

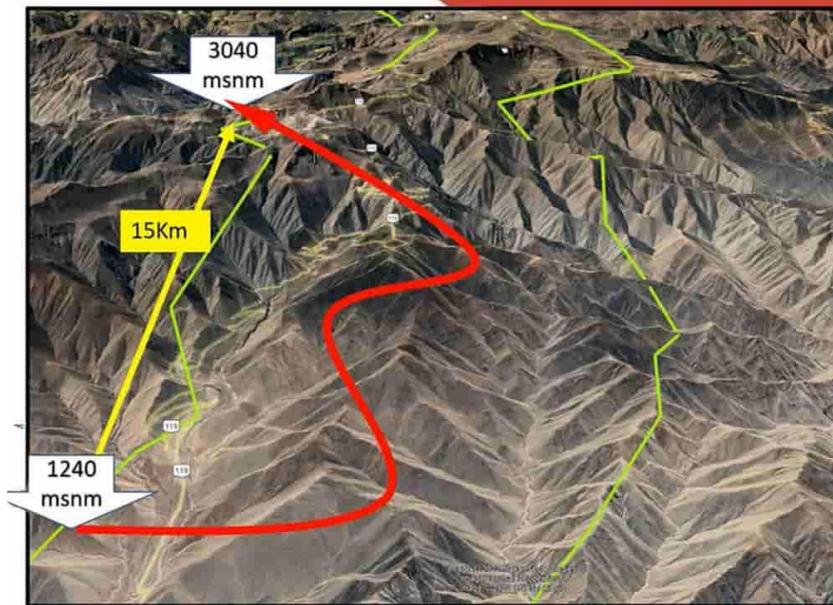


El Corredor Verde sube por la quebrada de Tinajas. En aproximadamente 15 km, cuenta con zonas inestables geológicamente, así como la posibilidad de huaycos, de acuerdo a lo declarado por el INGEMMET que requiere necesariamente estructuras con cimentaciones especiales aún así con peligros de eventos catastróficos en épocas de avenidas usuales en el país, como es en la época de la corriente de El Niño, similar a los desastres recurrentes en la actual Carretera Central.



Luego de subir por la quebrada de Tinajas, el trazo se vuelve excesivamente accidentado, tal como se aprecia en la imagen, existiendo la necesidad de subir 1800 m en tan solo 15 km para llegar al distrito de Santo Domingo de los Olleros. Ello solo se consigue duplicando esta longitud para tener una pendiente aceptable; sin embargo, requiere desarrollos bastante complejos, como viaductos con enormes pilares con costos y plazos onerosos que traerían más problemas que beneficios.

GEOGRAFIA ACCIDENTADA- CORREDOR VERDE



ALTERNATIVA IDÓNEA: TRAZO PLANTEADO POR EL GOBIERNO REGIONAL DE LIMA

En este sentido, el Gobierno Regional de Lima ha realizado estudios del nuevo trazo La Chutana, Olleros, Escamarca, Huarochirí, Tanta, Canchayllo y Pachacayo. En Lima existe una concavidad entre 0 y 700 m y es difícil ascender hasta la cota 3000-3500 y la única forma de ascenso es por la línea de cumbres desde La Chutana, tal como se ha realizado en el trazo con el GORE-Lima.



El inicio del trazo es La Chutana, se encuentra en la intersección de la Panamericana Sur antigua con la Panamericana Sur nueva. Ello permite la conectividad con la provincia de Lima. El trazo idóneo sube desde La Chutana hacia Olleros por líneas de cumbres, evitando deslizamientos o huaycos. El inicio del trazo es La Chutana porque el terreno por líneas de cumbres es seco; en cambio, en los costados, como aprecian en la imagen, hay caminos que van por las quebradas. Cualquier camino que va por las quebradas no sirve para carreteras de orden importante, como es el Gobierno Regional de Lima.



En La Chutana, se proyecta un intercambio vial que permita integrar la actual Panamericana Sur con la futura vía Perú urbana.

La intención de la nueva Carretera Central que empiece en la zona sur, como lo es el kilómetro 50.5 de la Panamericana Sur, La Chutana conviene desde el punto de vista estratégico, ya que hay muchos terrenos planificados como zonas industriales, como es la zona sur, y que tiene aproximadamente 20 mil hectáreas de zonas industriales que posibilitarían tener puertos secos, lugares de descarga en una zona totalmente habilitada, podría tener mercados mayoristas e industriales de acuerdo a los diversos tipos de negocios que requieren la importante productos de Sierra y Selva.

Las características técnicas de los túneles son túneles mellizos, es decir, que se hacen dos galerías separadas de aproximadamente de 10 m, dos carriles por cada sentido, como se ve en la imagen. Tenemos 71 túneles, es que hacen un total de 17.2 km y siendo los más extensos, un primer túnel de 1,992 m ubicado en el km 123 y otro, de 1,230 m en el km 147. Esta cantidad de túneles podrá incrementarse en los estudios definitivos por ejemplo en la zona de la reserva Nor-Yauyos donde se plantea un túnel mucho más grande de hasta 5 km para respetar ciertos lineamientos que son importantes para no atentar contra los aspectos del ecosistema, de acuerdo a los trámites que se han venido realizando.

MENOR CANTIDAD DE OBRAS QUE EL CORREDOR VERDE

TUNELES

TOTAL : 71 UNIDADES QUE CONFORMAN 17.2 Km.

Los mas extensos:

1° 1,992 ml ubicado en el Km 123

2° 1,230 ml ubicado en el km 147



CONSEJO DEPARTAMENTAL
DE LIMA

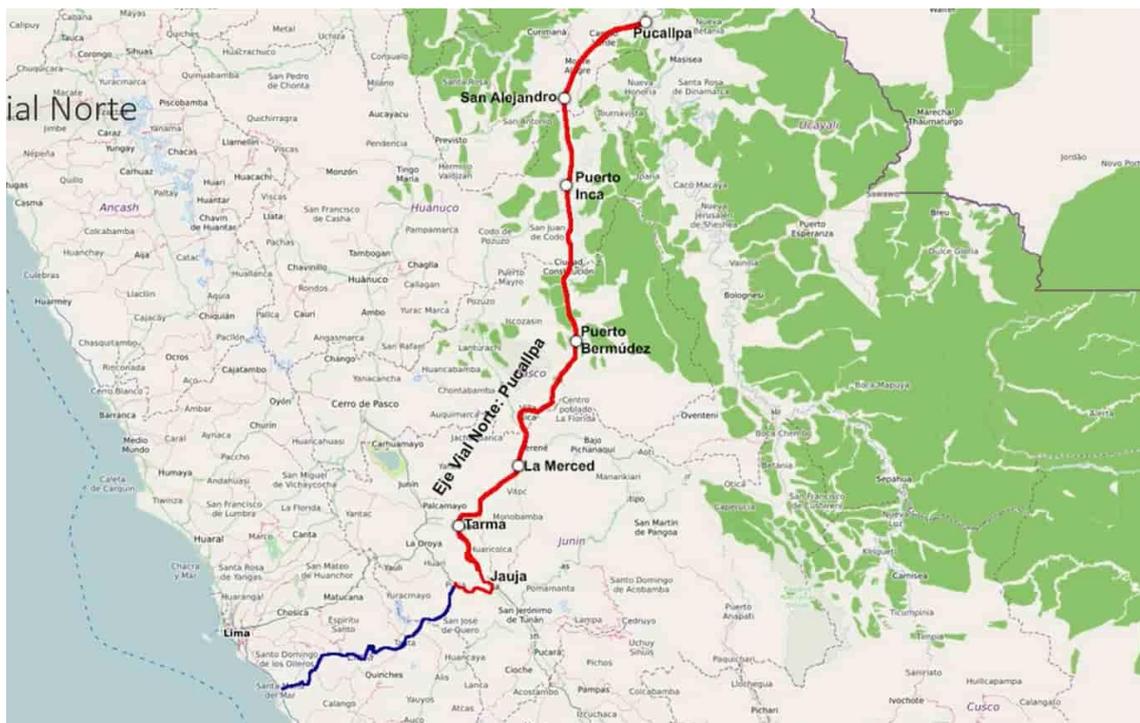


La ruta planteada será el pilar estratégico del turismo, permitiéndonos llegar a pueblos olvidados como Olleros y Huarochirí, se puede llegar al nevado de Huaytapallana, el cañón de Shucto, San Ramón, como a muchos otros centros turísticos, además de Jauja, Huancayo, Concepción.

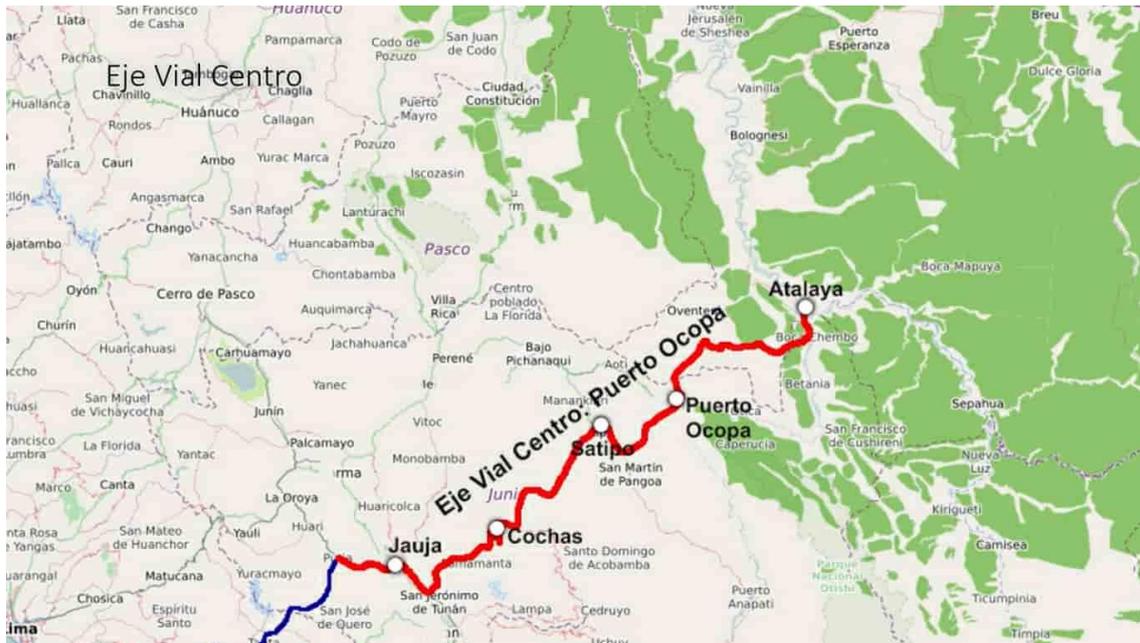
El trazo que parte desde La Chutana no tendría mayores expropiaciones o afectaciones prediales, lo que significaría menores costos comparativos y menores tiempos de ejecución de obra. De acuerdo al sistema de información para la gestión de riesgo de desastres, en la ruta La Chutana-Olleros-Huaro-chirí-Pachacayo no existe ningún riesgo geodinámico e hidrogeológico. Igualmente, en la información proporcionada por el Ministerio de Cultura, en la página del SIGDA, también se aprecia el trazo de la carretera propuesta por el Gobierno Regional de Lima no atraviesa restos arqueológicos importantes que puedan limitar estos aspectos, solamente, en lugares muy puntuales el camino inca es atravesado, pero existen obras para pasar por encima o por debajo sin tocar ningún lugar de este tipo de monumento histórico e importante para el Perú y el patrimonio mundial.

El nuevo trazo La Chutana-Pachacayo generaría tres ejes importantes:

- 1. El Eje Vial Norte viabilizar lugares como Tarma, La Merced, Pablo Bermúdez, San Alejandro y Pucallpa.**



- 2. El Eje Vial Centro permitiría llegar a Cochas, Satipo, Puerto Ocopa, de tal manera de conectar el río Ucayali y con todo el Amazonas.**



3. **El Eje Vial Sur permitiría viabilizar la ruta de Huancayo, Huancavelica y Ayacucho**, ruta que es totalmente nueva y habilitada. Sin embargo, no tiene la conectividad necesaria con la actual Carretera Central, por lo que muchos prefieren ir por la vía Libertadores para acceder hacia Huancayo, luego, a Huancavelica y, por último, a Ayacucho. Esta toma mucho tiempo; por lo tanto, Huancayo, Huancavelica y Ayacucho siguen con problemas logísticos. Estos pueblos son avanzados y tienen mucha población, pero no tienen ese beneficio de la carretera que los ayudaría enormemente en su economía.



El trazo del GORE-Lima permitiría tener los tres ejes viales mencionados hacia el sur y para el norte, seguiría operando la actual Carretera Central, pero con menor tráfico y serviría para el tráfico cautivo que va hacia Cerro de Pasco, sabiendo que las vías alternas, tanto de Canta, Churín y Oyón darían conectividad hacia las carreteras de Cerro de Pasco, Huánuco, Tingo María, Aguaytia y Pucallpa. Estos grandes ramales de la Carretera Central permitirían un mayor desarrollo de la sierra y selva central para el beneficio del país en costa, sierra y selva.

CONCLUSIONES

Corredor Verde MTC – PMO Francia

- Está condicionado a la viabilidad impuesta por el MTC, de ser solo una variante de la actual Carretera Central.
- Congestionaría la actual Ramiro Prialé, y complicaría el hacinamiento existente en Ate.
- Cuenta con serias afectaciones prediales en Cieneguilla, con probables retrasos de obras.
- Pasa por la quebrada de Tinajas, con alta probabilidad de huaycos.
- El Corredor Verde no es un trazo, ni mucho menos un estudio. **El costo previsto para el corredor verde es alrededor de US\$ 7,000 millones y el tiempo de ejecución serían 10 años.** Al tener un proyecto donde no se ha cumplido con el saneamiento del terreno y no existe EEDD, se puede prever mayores plazos de ejecución de obras por los problemas declarados.

Cabe mencionar que el primer trazo propuesto por el GORE Junin, entregado al gobierno de Francia estimaba sus estudios un costo para la nueva carretera central, por US\$ 3,100 millones y que podría tomar 4.5 años su construcción. Esto fue anunciado en mayo 2021 por el Presidente Sagasti, quien aseguró que el inicio de obras sería en noviembre de ese año y la finalización sería a mediados del 2026

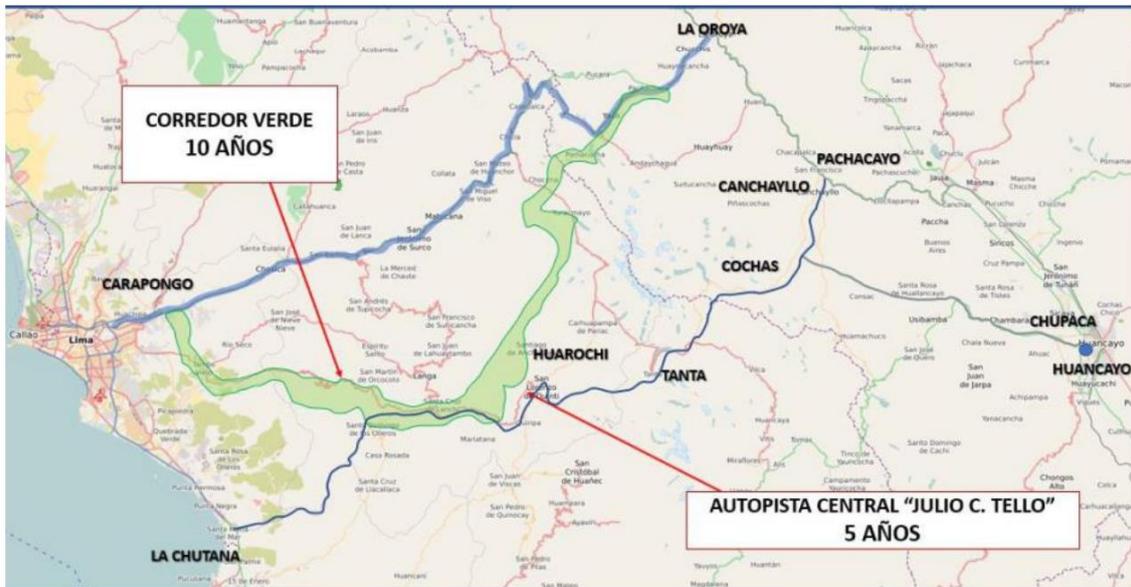
- **Tiene serias dificultades del EDI respecto a los estudios definitivos de ingeniería,** sin embargo en diciembre del mismo año manifiestan que ya no son dificultades del EDI, sino más bien Puntos clave del EDI que debe tener el consultor al desarrollar los estudios definitivos

LINEA DE TIEMPO EN LA GESTION DE LA AMPLIACION DE LA CARRETERA LIMA-LA OROYA



Trazo GORE-Lima

- **No tiene problemas geológicos**, es decir, huaycos y deslizamientos permanentes.
- **Tiene reducidas afectaciones de predios** agrícolas y ninguna de viviendas.
- **Genera nuevos polos de desarrollo**, llegando en menos tiempo a Satipo, Tingo María, Huancayo y Huancavelica. **Permitirá llegar en menos tiempo** a Junín, Cerro de Pasco y Huánuco, posibilitando descongestionar la actual carretera Central.
- **Sería un pilar estratégico de turismo**, al pasar por nuevos parajes atractivos para este rubro.
- **Descentraliza Lima y propicia el desarrollo económico con nuevos puertos secos en el sur** y dinamizará el comercio con un nuevo corredor multimodal desde Pucusana hasta Puerto Ocopa.
- **El costo previsto para la obra asciende a US\$ 3,500 millones** y el tiempo de ejecución sería para 5 años.



Durante el evento también el Ingeniero Jorge Coll alcanzó de forma brillante un resumen acerca del rol del Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto a los estudios y ejecución de megaproyectos, mostrando el caso de insuficientes estudios de la carretera interoceánica, lo cual fue anticipadamente advertido. El caso de la línea 2 del metro de Lima, donde el gobierno tuvo que pagar US\$ 819 millones porque no había realizado las expropiaciones a tiempo y tuvo que detenerse la obra. Además, el ingeniero Coll mostró el caso de costos de construcción de proyectos similares en otros países.

En la intervención del ingeniero Roque Benavides Decano del CIP Lima, así como del Ingeniero Vera presidente de la Comisión de Transportes **manifestaron que esperan que la propuesta de la Región Lima pueda ser atendida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.**

VISION MINERA considera que debe efectuarse la mejor alternativa siguiendo los estudios que demuestren la construcción de un proyecto que no genere **más gasto público**, en el menor tiempo y respetando los términos de prevención de riesgos, seguridad y al entorno en todo aspecto. A casi 100 años de la construcción de la actual carretera central tenemos esperanza que se tome la mejor decisión y proyectar muchas más carreteras, una mejor red ferroviaria y mejores puertos para el Perú.

