



Proyecto de Ley N° 1893/2017-CR

**PROYECTO DE LEY**

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA DE INTEGRACIÓN REGIONAL MADRE DE DIOS, TRAMO: PUERTO MALDONADO - MAZUCO - LIMONCHAYOC - GAMITANA - SALVACIÓN.**



El Congresista de la República, **MODESTO FIGUEROA MINAYA**, integrante del grupo parlamentario Fuerza Popular y los demás congresistas que suscriben, en ejercicio de la potestad conferida por el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con el Artículo 22 Inc. c) 75° y 76° del Reglamento del Congreso, proponen al Congreso de la Republica lo siguiente:

**FORMULA LEGAL**

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA DE INTEGRACIÓN REGIONAL MADRE DE DIOS, TRAMO: PUERTO MALDONADO - MAZUCO - LIMONCHAYOC - GAMITANA - SALVACIÓN.**

**Artículo 1°.- Objeto de la Ley.**

Constituye objeto de la presente ley, declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de la Carretera de Integración Regional Madre de Dios, tramo: Puerto Maldonado - Mazuco - Limonchayoc - Gamitana - Salvación.

*[Handwritten signature]*  
Lima, agosto 2017  
*[Handwritten signature]*  
**Daniel Salaverry Villa**  
Portavoz  
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

*[Handwritten signature]*  
**MODESTO FIGUEROA MINAYA**  
Congresista de la República  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
**CARLOS DOMINGUEZ HERRERA**  
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, 15 de SEPTIEMBRE del 2017.

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 1893 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....

.....

.....

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. Antecedentes

Al respecto, es importante mencionar que la presente iniciativa tiene como antecedente el *Proyecto de Ley N° 2320/2012-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de la carretera de integración regional Madre de Dios tramo: Nuevo Edén- Boca Manu- Boca colorado*, presentado el 05 de junio de 2013, por el entonces congresista Eulogio Amado Romero Rodríguez, dicho proyecto fue aprobado por el Congreso de la República en primera votación de fecha 5 de noviembre de 2015 y dispensado de segunda votación; pese a ello, la autógrafa de la ley fue observada por el Poder Ejecutivo el 04 de diciembre de 2015, pasando la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República a emitir el Predictamen de Insistencia.

Finalmente con fecha 19 de diciembre de 2013, se emitió el Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, el cual recomienda la APROBACIÓN del Proyecto de Ley N° 2320/2012-CR. Sin perjuicio de ello y teniendo en cuenta las observaciones a tal proyecto, esta nueva iniciativa trae consigo modificaciones en cuanto al recorrido de la carretera, tal como se sustentará en adelante.

### II. Situación actual

En el Departamento de Madre de Dios, actualmente existen zonas de difícil acceso terrestre, tales como: Villa Salvación (capital de la Provincia del Manu), Boca Manu (capital del Distrito de Fitzcarrald) y sus localidades aledañas, las cuales se encuentran aisladas de todo tipo de transporte terrestre, situación que viene afectando a sus pobladores.

Por otro lado, los pobladores de esa zona tienen dificultades para recibir atención en los servicios de salud especializados, tienen dificultades para el traslado a sus centros de estudio: inicial, primaria y secundaria.

Tienen dificultades para el traslado de sus productos y finalmente es de difícil acceso el tránsito de las personas, mucho más aun cuando se pretende verificar tramites en la capital del Departamento de Madre de Dios, Puerto Maldonado, que dicho sea de paso podría demorar dos días.

Conforme los argumentos expresados debemos advertir que las vías utilizadas actualmente son excesivas y largas que no cuentan con el debido mantenimiento, a manera de ejemplo ponemos a conocimiento lo siguiente:



**2.1. De Puerto Maldonado – Ocongate – Paucartambo - Salvación**, esta vía de acceso tiene las siguientes características:

- Tramo asfaltado desde Puerto Maldonado hasta Ocongate (360 km)
- Trocha muy angosta y poco transitada desde Ocongate a Paucartambo (80 km aprox.)
- Carretera afirmada, angosta e inestable de Paucartambo a Salvación (120 Km).

**Total 560 km aproximadamente.**

**2.2. De Puerto Maldonado – Ccatca – Huancarani – Paucartambo – Salvación**, esta vía de acceso tiene las siguientes características:

- Tramo asfaltado desde Puerto Maldonado hasta Ccatca (400 km)
- En proceso de asfaltado de Ccatca a Huancarani (25 km)
- En proceso de asfaltado de Huancarani a Paucartambo (44 km)
- Carretera afirmada, angosta e inestable de Paucartambo a Salvación (120 Km).

**Total 589 km.**

**2.3. De Puerto Maldonado – Cusco – Huancarani – Paucartambo – Salvación**, esta vía de acceso tiene las siguientes características:

- Tramo asfaltado desde Puerto Maldonado a Cusco (480 km),
- Tramo asfaltado desde de Cusco a Huancarani (65 km)
- En proceso de asfaltado de Huancarani a Paucartambo (44 km)
- Carretera afirmada, angosta e inestable de Paucartambo a Salvación (120 Km).

**Total 709 km.**





De todo lo señalado, se advierte que tales rutas presentan ciertos puntos críticos, por mencionar algunos, en la **primera ruta**, el tramo Ocongate – Paucartambo, se describe como una trocha angosta, muy accidentada y con poco mantenimiento. En la **ruta dos**, por el sentido predominante de la carretera interoceánica (Sur-Oeste), que va de Puerto Maldonado a Ccatca (400 kilómetros), se va alejando del destino que nos interesa (Villa Salvación), lo cual hace que el tramo resulte muy largo, y en la **tercera ruta** la longitud del tramo se incrementa más que en la segunda.<sup>1</sup>

Por lo que es pertinente buscar el desarrollo económico, político y social en los pueblos y comunidades de la Región de Madre de Dios, lo que incentiva al suscrito a proponer se construya la Carretera de integración nacional de Madre de Dios, tramo: Puerto Maldonado – Mazuco – Limonchayoc – Gamitana – Salvación, en los siguientes términos

### III. Propuesta

Para una conexión más directa entre Puerto Maldonado (capital del Departamento de Madre de Dios) y Salvación (capital de la Provincia del Manu), se plantea la siguiente alternativa, la cual se detallada a continuación:

#### 3.1. TRAMO: Puerto Maldonado – Mazuco – Limonchayoc – Gamitana – Salvación

El tramo Puerto Maldonado – Mazuco – Puente Inambari – Limonchayoc, inicia en la carretera interoceánica, en un longitud aproximada de 205 km, el cual es territorio del Departamento de Madre de Dios hasta Puente Inambari, luego se ingresa al Departamento del Cusco. De una quebrada próxima a la localidad de Limonchayoc, se realiza un desvío para direccionar hacia la localidad de Gamitana, en un tramo completamente nuevo con una longitud aproximada de 103 km, siguiendo una cuota promedio de 683 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m), entrando y saliendo de los territorios de Madre de Dios y Cusco. El último tramo de Gamitana a Salvación corresponde a una trocha afirmada de 10 km que requiere mantenimiento y mejoramiento.

En total, esta alternativa tiene una longitud total de 418 km, de los cuales, 205 km se encuentran asfaltados, 10 km requieren mejoramiento y 130 km deben ser construidos.

De lo expuesto, advertimos que resulta necesaria la construcción de una nueva ruta, siendo la más recomendable aquella que aproveche al máximo la carretera interoceánica, desviándose de ésta entre las localidades de Puente

<sup>11</sup> Opinión técnica elaborada por el Ing. Justo Vélez de Villa Figueroa – Decano del Colegio de Ingenieros de Madre de Dios.



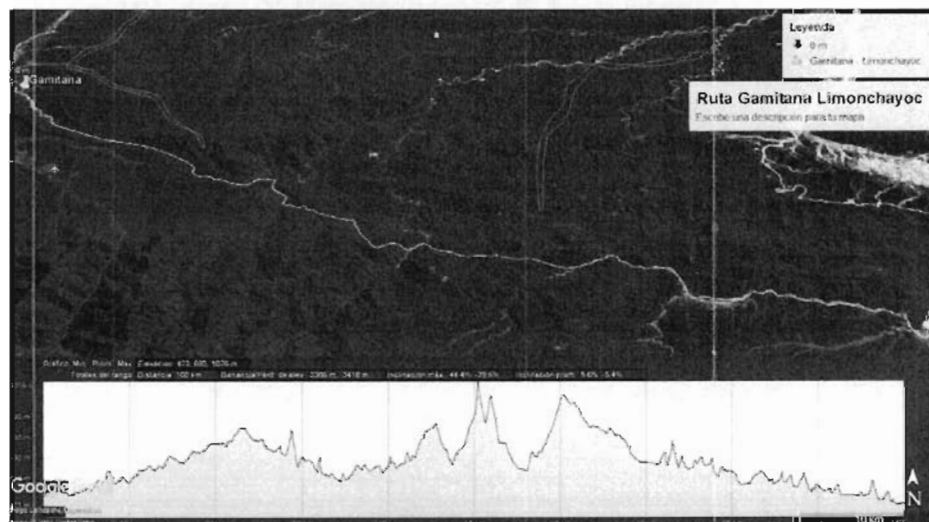
Inambari y Limonchayoc, manteniendo una cota entre 500 y 700 m.s.n.m., debiendo evitar las zonas bajas, pues resultan inundables en temporada de lluvias, además debiendo ser cuidados de no irrumpir en la Reserva Comunal Amarakaeri y finalmente se debe evitar los puentes de luz considerable, ya que incrementarían el costo de la carretera.

La ruta Puerto Maldonado – Mazuco - Limonchayoc – Gamitana – Villa Salvación, resulta ser una alternativa que cumple con los requisitos favorables mencionados líneas arriba, siendo el único tramo por construir es el tramo Limonchayoc – Gamitana, con una distancia aproximada de 100 km, por una cota promedio de 680 m.s.n.m., la cual no presenta dificultades técnicas a primera impresión.

Adelantándonos a un análisis temporal de horas de viaje, si consideramos una velocidad promedio de 40 km/h, en el futuro tramo Limonchayoc – Gamitana, el tiempo de viaje entre Puerto Maldonado y Salvación sería de aproximadamente 6 horas, lo cual en comparación con las 14 horas de viaje que actualmente se realiza, se estaría ahorrando 8 horas de viaje, ello sin mencionar que la ruta utilizada en la actualidad resulta muy peligrosa, principalmente en el tramo Paucartambo – Gamitana, zonas propensas a huaycos y pérdidas de la plataforma, a causa de las lluvias<sup>2</sup>.

A continuación se muestra el tramo por construir, con sus respectivos niveles topográficos:

### TRAMO LIMONCHAYOC – GAMITANA



<sup>2</sup> Opinión técnica elaborada por el Ing. Justo Vélez de Villa Figueroa – Decano del Colegio de Ingenieros de Madre de Dios.



### 3.2. CONCLUSIONES:

El tramo materia de la presente propuesta cuenta con un total de 418 km, de los cuales 205 km ya se encuentran asfaltados, quedando pendiente construir únicamente 103 km. Si bien es cierto por esta construcción pasarían por una cota media de 683 msnm, que resulta tener una topografía más accidentada, se debe resaltar como principal beneficio que dicho tramo no pasar por zonas muy bajas (inundables), asimismo no se requerirá la construcción de puentes, ni el vadeo de ríos grandes, descartando así las posibles negativas en los permisos para la construcción de una vía y finalmente se tendrá mucho cuidado en no ver afectada la Reserva Comunal Amaraakere.

#### IV. ANALISIS COSTO BENEFICIO

- a. No genera gastos y no afecta al presupuesto de las entidades públicas, por ser declarativa.
- b. Aporta de manera global con el desarrollo de la región Madre de Dios, especialmente en las zonas materia de construcción de la Carretera de integración que se propone.
- c. Ahorro de tiempo en el traslado de personas, bienes y servicios, por canto ha de originar el tránsito de vehículos menores y mayores

#### V. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

- a. Contribuirá a que la población del departamento de Madre de Dios, tenga nuevas y mejores vías terrestres, facilitando su integración e interconexión con ciudades conexas, eliminando toda restricción a mejores servicios y oportunidades fuera de su departamento.
- b. Facilitará el ingreso de inversión pública y privada.