



# Proyecto de Ley N° 3197/2018-CR

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERES NACIONAL LA EJECUCION DEL PROYECTO "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑON BAYOVAR - CAJAMARCA - SARAMIRIZA".

## PROYECTO DE LEY

El Congresista que suscribe, **SEGUNDO TAPIA BERNAL**, integrante del **Grupo Parlamentario Fuerza Popular**, en uso de las atribuciones que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, concordado con el artículo 75° e inciso 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente Proyecto de Ley:

### I. FORMULA LEGAL

El Congreso de la República  
Ha dado la siguiente Ley



## LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN BAYOVAR-CAJAMARCA-SARAMIRIZA"

**Artículo Único.** Declarase de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza", sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente.



SEGUNDO TAPIA BERNAL  
Congresista de la República

*DRIMBORGO*

*ABUJAR.*  
*Alfonso O.*  
*Alfonso O.*

*Ursula Letona Pereyra*

Ursula Letona Pereyra  
Portavez  
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

*MARTORELL*

174576/ATD

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, 10 de AGOSTO del 2010

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 3197 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....

.....

.....



.....  
**JOSÉ ABANTO VALDIVIESO**  
Oficial Mayor (e)  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

.....  
REUNDO TABLA BERNAL  
Congreso de la República

## I. EXPOSICION DE MOTIVOS

La zona Nor oriental del Perú es una de los sectores que adolece de conectividad vial lo cual genera consecuencias de desarticulación espacial entre las diversas Regiones como es el caso de Loreto, San Martín y Amazonas con el resto del país. De igual forma, inter regionalmente la conectividad entre las diversas provincias de las regiones es precaria, tal como ocurre en las diversas regiones del sector Nor Oriental del Perú, y en el caso específico de Cajamarca la interrelación entre sus propias provincias tiene un déficit significativo en infraestructura vial<sup>1</sup>.

En la actualidad uno de los yacimientos de fosfatos más importantes del Perú se encuentra en Bayovar Piura y son de alta demanda por nuestro vecino país Brasil, que viene a través de la concesionaria Misky Mayo abasteciéndose de este insumo por vía marítima por el canal de Panamá. Frente a esta actual actividad el eje inter oceánico Perú – Brasil, compuesto en un tramo por una vía ferroviaria desde Bayovar – Cajamarca – Saramiriza; y luego por la hidrovía Río Marañón - Río Amazonas (concesionada por Pro inversión) se constituye como una gran alternativa para el transporte de fosfatos a Brasil<sup>2</sup>.

La falta de conectividad espacial y el potencial de recursos turísticos, mineros y agropecuarios de la zona norte del País evidencian una demanda para un medio de transporte como es un ferrocarril. En la Región Cajamarca existen recursos mineros que vienen siendo explotados; así como potenciales yacimientos mineros a ser explotados, como son: Tantauatay, Cerro Corona, La Zanja, Yanacocha, Galeno, Conga y Michiquillay. Igualmente, desde la Región Piura se tiene la mina de fosfatos de Bayovar, que países como Brasil tiene interés y que podrían transportarse mediante el ferrocarril y luego continuar por la hidrovía Marañón – Amazonas<sup>3</sup>.

Asimismo, la región nor oriental del Perú cuenta con un gran potencial agropecuario y turístico, en la región Amazonas se encuentra ubicado uno de los atractivos turísticos más importantes del Perú y del mundo, como es el sitio arqueológico de Kuelap. Es muy importante resaltar, que el sitio arqueológico de Kuelap, fue elegido por el prestigioso diario estadounidense The Wall Street Journal como uno de los 10 mejores destinos para viajar en el 2018, ubicándose en el puesto número 3 de los destinos más "cool" <sup>4</sup>.

Por otro lado, mediante acuerdos suscritos en la **CARTA DE CAJAMARCA** con diferentes autoridades y representantes de Cajamarca, se propone implementar el eje interoceánico Perú – Brasil, a través de la ejecución del Proyecto de

<sup>1</sup> Expediente Técnico Proyecto Nor Andino, Tren Nor Andino. Minera Yanacocha. ALAC.

<sup>2</sup> Expediente Técnico Proyecto Nor Andino, Tren Nor Andino. Minera Yanacocha. ALAC.

<sup>3</sup> Expediente Técnico Proyecto Nor Andino, Tren Nor Andino. Minera Yanacocha. ALAC.

<sup>4</sup> <https://elcomercio.pe/vamos/kuelap-lugares-cool-viajar-2018-noticia-470838>



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERES NACIONAL LA EJECUCION DEL PROYECTO "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑON BAYOVAR - CAJAMARCA - SARAMIRIZA".**

construcción del ferrocarril Nor Oriental del Marañón desde Bayovar – Cajamarca – Kuelap – Saramiriza. Esta gran propuesta tiene la finalidad de interconectar las regiones de la zona Nor oriental del Perú por cuanto permitiría llegar vía ferrocarril desde el Puerto de Bayovar en Piura, para luego pasar por Lambayeque hasta la estación de la Pampa de la Culebra en Cajamarca , continuando por la ruta que conduce a Kuelap en Amazonas y llegando hasta el puerto Alfonso Ugarte en Saramiriza – Iquitos, para luego continuar vía lacustre mediante la hidrovía compuesta por el Rio Marañón que continua hacia el este hasta empalmar con el Rio Amazonas y luego continuar hacia el puerto de Manaos en Brasil. Desde allí la ruta hacia el Océano Atlántico se desarrolla con toda normalidad<sup>5</sup>.

Es importante señalar que en la actualidad se tienen tres tramos del proyecto del ferrocarril claramente identificados cuyo nivel de gestión es el siguiente<sup>6</sup>:

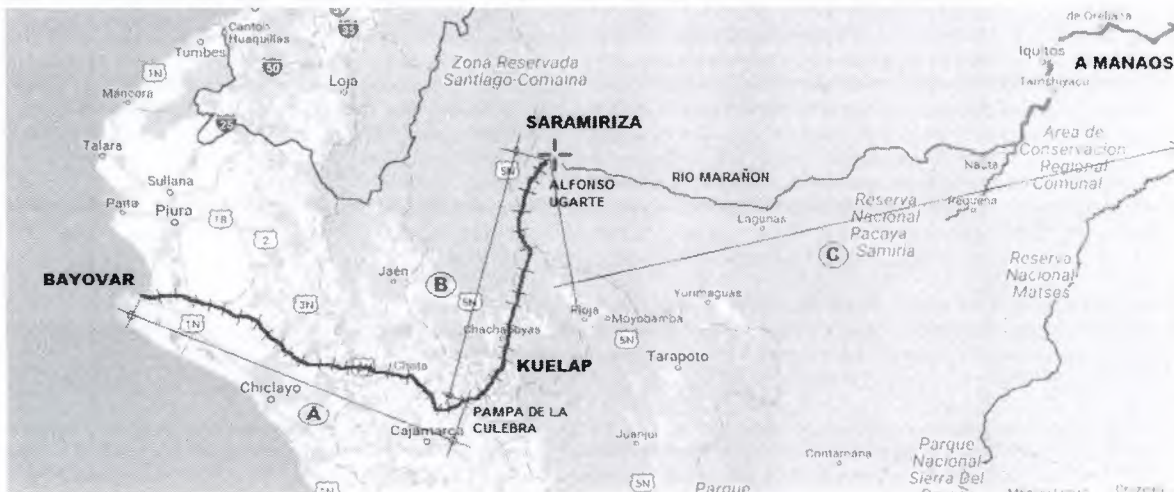
- a. El tramo "A" cuenta con estudio a nivel de expediente técnico formulado por el sector Privado y cubre el tramo del ferrocarril desde Bayovar hasta la Pampa de la Culebra en un tramo de 650 km.
- b. El tramo "B" aún no cuenta con estudios y pretende unir el tramo en ferrocarril desde la Pampa de la Culebra, proximidades de Kuelap hasta Saramiriza en un tramo aproximado de 435 km.
- c. El tercer tramo "C" constituido por la hidrovía Amazónica, promovido actualmente por PROINVERSION y que conectaría Saramiriza con el puerto de Manaos en el Brasil y luego con el océano Atlántico. La concesión del proyecto Hidrovía Amazónica, beneficiará a más de 1'100,000 personas del nororiente peruano, con una navegación segura durante todo el año entre Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas, Saramiriza y la frontera con Brasil. En dicho proyecto se invertirá US\$ 95 millones. Por el eje inter oceánico que conectaría Bayovar con el Atlántico, se pueden transportar fosfatos desde Bayovar a Brasil que actualmente son llevados por el Canal de Panamá, se traería soya de Brasil al Perú, se transportaría Minerales de Cajamarca a Bayovar y se consolidaría el corredor turístico del Norte al llegar desde la costa a Kuelap.

---

<sup>5</sup> Carta de Cajamarca. Aportes para el desarrollo. Diciembre de 2017.

<sup>6</sup> Exposición Colegio de Ingenieros del Perú. Noviembre de 2017.

### EJE INTEROCEANICO PERU – BRASIL. TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN.



En tal sentido la presente iniciativa legislativa propone declarar de necesidad pública e interés nacional la Ejecución del Proyecto “Tren Nor oriental del Marañón Bayovar – Cajamarca – Saramiriza” , que pretende ser parte del eje inter oceánico Perú-Brasil y que podría articular el Puerto de Bayovar en Piura, para luego pasar por Lambayeque hasta la estación de la Pampa de la Culebra en Cajamarca, continuando por la ruta que conduce a Kuelap en Amazonas y llegando hasta el puerto Alfonso Ugarte en Saramiriza – Iquitos.

### II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa por ser de carácter declarativa, no irroga costos al tesoro público. Los beneficios superaran largamente los costos de la ejecución del proyecto, porque el impacto económico redundará en el mejoramiento de la calidad de vida la población de las regiones del norte y oriente del Perú.

### III. EFECTOS DEL PROYECTO SOBRE LA LEGISLACIÓN VIGENTE

La iniciativa legislativa propuesta no modifica ni se contrapone con la normativa vigente.

Lima, julio de 2018.