CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
02 SEP 2021
RECIBIDO
Firma..... Hora 9:40

Proyecto de Ley N° 114/2021-CR

ALEJANDRO SOTO REYES
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

CONGRESO de la REPÚBLICA

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL y NECESIDAD PÚBLICA LA REHABILITACIÓN DE LA VÍA FÉRREA HIDROELÉCTRICA DE MACHUPICCHU A QUILLABAMBA, EN EL DEPARTAMENTO DE CUSCO

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CAMONES SORIANO Lady Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/09/2021 17:35:18-0500

El Congresista de la República que suscribe, **ALEJANDRO SOTO REYES**, integrante del **Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política y los artículos 74 y 75 del Reglamento, propone el siguiente:

PROYECTO DE LEY

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA REHABILITACIÓN DE LA VÍA FÉRREA HIDROELÉCTRICA DE MACHUPICCHU A QUILLABAMBA, EN EL DEPARTAMENTO DE CUSCO

Artículo 1. Declaratoria de Interés Nacional y Necesidad Pública la rehabilitación de la vía férrea Hidroeléctrica de Machupicchu a Quillabamba, en el departamento del Cusco
Declárase de Interés Nacional y Necesidad Pública la rehabilitación de la vía férrea Hidroeléctrica de Machupicchu a Quillabamba, en el departamento del Cusco.

Artículo 2. Rol del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones planifica acciones con la finalidad de dar viabilidad y ejecutar la rehabilitación de la vía férrea Hidroeléctrica de Machupicchu a Quillabamba, en el departamento del Cusco.

Artículo 3. Informe a la Comisión de Transportes y Comunicaciones
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones informa a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, de manera semestral, los avances sobre las acciones realizadas con la finalidad de cumplir con la rehabilitación de la vía férrea Hidroeléctrica de Machupicchu a Quillabamba, en el departamento del Cusco.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA María Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/09/2021 14:11:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SALHUANA CAVIDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/09/2021 17:05:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/09/2021 13:31:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DIAZ MONAGO Freddy Ronald FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/09/2021 10:50:37-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SOTO REYES Alejandro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 31/08/2021 16:29:54-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/09/2021 10:56:04-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **06** de **setiembre** del **2021**
Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 114** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes legislativos

El 9 de febrero de 2010, se presentó el Proyecto de Ley 3818/2009-CR que propone la "Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la reconstrucción de la vía férrea Hidroeléctrica de Machupicchu – Quillabamba".

Dicha iniciativa fue dictaminada el 9 de marzo de 2010, de forma favorable por la Comisión de Transportes y Comunicaciones con texto sustitutorio.

Antecedentes de la vía férrea

Mediante Ley N° 700, del 10 de diciembre de 1907, se ordenó la construcción de una vía férrea que tenga como punto de partida la ciudad de Cusco y pase por las provincias de Calca y Urubamba, llegando hasta Santa Ana. Dicha Ley señaló lo siguiente:

> *"Art. 1.° El Poder Ejecutivo procederá a la brevedad posible a la construcción de un ferrocarril de vía angosta, que partiendo de la ciudad del Cuzco y atravesando las provincias de Calca y Urubamba, vaya hasta Santa Ana, capital de la provincia de la Convención."*

Mediante Ley Nº 3073 del 23 de enero de 1919, se autorizó incorporar en el Presupuesto General de la República la dotación de fondos con la finalidad de adquirir material rodante para el ferrocarril del Cusco:

> *"Artículo 1°.- Consígnese en el Presupuesto General de la República para el año 1919, con el fin de que se atienda a la adquisición del material rodante para el ferrocarril del Cuzco a Santa Ana la cantidad de mil libras peruanas (Lp. 10.000.0.00)."*

Posteriormente, mediante Decreto Ley N° 10993, se aprobó un crédito extraordinario para la reconstrucción del Ferrocarril Cusco a Santa Ana:

> *"Que ha sido destruida en una longitud de 460 metros la vía férrea de Cuzco a Santa Ana, a la altura del kilómetro 79, habiéndose perdido la estructura del puente sobre el río Huayttampo con motivo del aluvión producido en esa cuenca;*
> *Que es urgente señalar los fondos destinados a cubrir los gastos de las obras de reconstrucción de dicha vía, por no existir partida especial en el Presupuesto General vigente para tal finalidad.*
> *(...)*
> *Artículo único.- Autorízase al Ministerio de Hacienda y Comercio para abrir un Crédito Extraordinario por la suma de CIENTO CINCUENTAL MIL*

SOLES ORO (S/o. 150,000.00), denominado "Reconstrucción Ferrocarril Cuzco- Santa Ana"; contra el cual girará al Ministerio de Fomento y Obras Públicas, con el objeto de atender a las obras de reconstrucción de la vía férrea entre el kilómetro 79,240 al 79.700 y el puente sobre el Río Huayttampo, del Ferrocarril Cuzco- Santa Ana, que ha sido destruido por un aluvión (...)".

Mediante Ley N° 13507, del 23 de febrero de 1961, se autorizó al Poder Ejecutivo a suscribir contrato de financiamiento para obras civiles y suministro de material fijo, rodante y de tracción para el ferrocarril:

"ARTÍCULO 1°- Autorízase al Poder Ejecutivo para celebrar con la firma Mitsubishi Shoji Kaisha Limitada de Tokio, Japón que obtuvo la buena pro en la licitación llevada a cabo el 31 de agosto de 1960, por el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, y aprobada según Resolución Suprema N° 20 de 25 de octubre de 1960, el contrato de financiación, correspondiente a la ejecución por el sistema de administración de las obras civiles y el suministro del material fijo, rodante y de tracción para la prolongación del Ferrocarril Cuzco-Santa Ana, Sector Huadquiña-Quillabamba, de cuarentaidós (42) kilómetros de extensión".

Posteriormente, a través de la Ley Nº 15608, del 6 de setiembre de 1975, se autorizó al Poder Ejecutivo reiniciar las obras del ferrocarril Cuzco-Santa Ana:

"ARTÍCULO 1º.- Autorízase al Poder Ejecutivo para que disponga la reiniciación inmediata de las obras de prolongación del Ferrocarril Cuzco – Santa Ana, en el sector Huadquiña-Quillabamba, por el sistema de administración directa."

De tal manera, que el ferrocarril que une Cusco-Machupicchu-Quillabamba es de larga data y ha contribuido al desarrollo de la interconexión entre los pueblos de Cusco.

Fenómeno El Niño del año 1998

El Fenómeno El Niño que se presentó en el año 1998 produjo huaycos y aluviones que destruyeron la infraestructura vial y ferroviaria en diversos puntos del país. En el caso del Cusco se produjeron los siguientes daños a dicha infraestructura:

- Arrasamiento de la plataforma de la carretera y caída de puentes.
- Destrucción total de la carretera Santa Teresa - Quillabamba (30 Km).
- **Arrasamiento y desaparición de vía férrea, plataformas y puentes en la vía Central Hidroeléctrica Machu Picchu - Quillabamba Km 122-148.**

- Caída de taludes, erosión, bloqueo por huaycos y corte de la vía en varios tramos de la carretera Cusco-Quincemil.
- Aluviones destruyeron varios puentes del ferrocarril en el valle de Vilcanota.[1]

A consecuencia de ello,

> *"El sistema de transporte ferroviario también se vio afectado al cortarse las vías y dañarse o destruirse una parte del material rodante, a pesar de que también se habían realizado algunas obras de protección en la etapa de prevención. Los daños se concentraron en la vía que une a Cusco con Quillabamba, donde ocurrieron daños como producto de la caída de 4 aluviones en el valle de Vilcanota que arrasaron la línea férrea en un tramo de 57 km, varios puentes (entre ellos el puente Huambacho en el valle de Nepeña) y la misma plataforma de la vía."*[2]

Luego de dicha fecha, a pesar de los múltiples pedidos que las poblaciones de los distritos afectados han realizado, los gobiernos de turno no han efectuado la rehabilitación de la vía ferroviaria habiéndose perdido una importante ruta de transporte de mercancías y personas entre Cusco y Quillabamba.

El deber constitucional del Estado de promover el bienestar general de la población

La Constitución Política de 1993 establece en su artículo 1 que "*la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado*". En tal sentido, corresponde al Estado atender las urgentes necesidades de la población relacionadas a aspectos vitales de su desarrollo, tales como salud, educación, justicia y vías de comunicación.

Al respecto, el artículo 44 de la Constitución señala lo siguiente:

> "**Artículo 44.-**
> **Son deberes primordiales del Estado**: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y **promover el bienestar**

---

[1] Corporación Andina de Fomento – CAF. El fenómeno El Niño 1997 – 1998. Memorias, retos y soluciones. Volumen V: Perú. CAF. Pág. 70. Consultado el 23 de agosto de 2021. Disponible en: https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/FCDB3627F438725605257E1400594DAE/$FILE/Las_lecciones_de_El_Ni%C3%B1o_Per%C3%BA.pdf

[2] Corporación Andina de Fomento – CAF. El fenómeno El Niño 1997 – 1998. Memorias, retos y soluciones. Volumen V: Perú. CAF. Pág. 103. Consultado el 23 de agosto de 2021. Disponible en: https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/FCDB3627F438725605257E1400594DAE/$FILE/Las_lecciones_de_El_Ni%C3%B1o_Per%C3%BA.pdf

general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.
Asimismo, es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior." (negrita nuestra)

Tales deberes primordiales del Estado deben verse reflejados en la atención a necesidades prioritarias de la población. Una de ellas está referida a la mejora de la calidad de vida que proveen las vías de comunicación como las carreteras, los aeropuertos y los ferrocarriles.

Contenido de la propuesta

En atención a los hechos descritos líneas arriba y frente al total desamparo del gobierno, se propone la presente iniciativa legislativa a fin de declarar de interés nacional y necesidad pública la rehabilitación de la vía férrea Hidroeléctrica de Machupicchu a Quillabamba, en el departamento del Cusco, a fin de que los hermanos de dicha zona vean reestablecido el servicio ferroviario.

Para tal fin, se plantea que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones planifique las acciones pertinentes que procuren dar viabilidad y ejecutar la rehabilitación de la vía férrea Hidroeléctrica de Machupicchu a Quillabamba.

En atención al seguimiento que este Congreso debe dar al cumplimiento de las funciones asignadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se propone una disposición que garantice el suministro de información oportuna a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, de manera semestral, sobre los avances de las acciones realizadas con la finalidad de cumplir con la rehabilitación de la vía férrea materia del presente proyecto.

Cabe destacar que en el proyecto 200 del Plan de Desarrollo Municipal Distrital concertado de Santa Ana 2012-2021, correspondiente a los programas y proyectos estratégicos priorizados, se encuentra la "Rehabilitación de la Vía Férrea de Santa Teresa a Quillabamba".

II. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley al establecer el cumplimiento de una norma constitucional en el contexto del COVID-19, cuenta con el siguiente cuadro de actores:

Actores	Beneficios	Costos

Población	Cuentan con una vía férrea que mejore las condiciones de calidad de vida, facilitando el traslado de mercancías y personas.	
Departamento del Cusco	Incremento de la actividad turística en zonas donde con gran potencial.	
Estado	Garantiza el respeto del cumplimiento del artículo 44 de la Constitución al promover el bienestar de la población.	

Al respecto, debe considerarse que la presente iniciativa busca mejorar las condiciones de vida de la población, especialmente frente a la impostergable necesidad de poder transportar los productos de la zona de Quillabamba, cuyo costo de traslado de mercancías es alto.

Está demostrado que el transporte mediante vía férrea es más seguro respecto del transporte por carretera tal como ahora sucede; especialmente si se considera que en la carretera desde Quillabamba hasta Cusco hay lugares con alto grado peligro y que han causado muchas muertes.

En tal sentido, el cumplimiento del artículo 44 de la Constitución, la presente propuesta garantiza y optimiza la mejora de la calidad de vida de la población.

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN NUESTRA LEGISLACIÓN NACIONAL

El Proyecto de Ley busca garantizar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 44 de la Constitución en relación con el deber del Estado de promover el bienestar general que se fundamenta en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

IV. RELACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa guarda concordancia con la Política de Estado III del Acuerdo Nacional relativa a "*Competitividad del país*". Al respecto la Política de Estado 21 sobre "Desarrollo en infraestructura y vivienda" dispone lo siguiente:

*"Nos comprometemos a **desarrollar la infraestructura** y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.*
[…]"