

Nueva Carretera Central: una obra histórica que no resuelve el problema histórico

Por qué el trazo elegido no reduce el viaje al valle del Mantaro, de dónde viene realmente el tráfico, cuánto cuesta la diferencia, y qué información el Ministerio de Transportes y Comunicaciones todavía no ha hecho pública. Informe de análisis · versión del 2026-08-14

En una frase. El Perú se dispone a invertir más de S/ 24.600 millones en una carretera que, según los propios mapas del proyecto, deja al viajero del valle del Mantaro en el mismo cuello de botella de siempre —La Oroya— con 133 km de carretera antigua todavía por delante, cuando existe un trazo alternativo, estudiado por el Colegio de Ingenieros y el Gobierno Regional de Lima, que lo deja 52 km más adentro del valle, por la mitad del costo y la mitad del plazo.

1. Qué se está construyendo, en términos exactos

La obra que el MTC llama **Nueva Carretera Central** es, en su definición legal, una **variante** de la carretera existente. La Resolución Ministerial N.º 0145-2020-MTC/01-02 fija la trayectoria de la ruta PE-22 como «*Empalme PE-22 – Cieneguilla – San Mateo – Empalme PE-22*»: empieza y termina en la misma vía. El propio glosario del Ministerio define variante 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*». La Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros del Perú, CIP-Lima, lo resume sin rodeos: «*el Corredor Verde no es un trazo, ni mucho menos un estudio*» [1].

Esto no es una discusión semántica. Determina el alcance de la obra: **une dos puntos que ya están unidos**. Mejora el tramo intermedio, pero no cambia el origen ni el destino, ni el cuello de botella que hay entre ellos.

2. Adónde va realmente la gente: los datos que sí existen

La discusión pública se ha dado sin cifras de demanda. Las hay. El **Informe de Desempeño 2024** de la concesión IIRSA Centro Tramo 2, publicado por el organismo regulador **Ositrán**, registra el tránsito de las tres unidades de peaje de la vía [2]. En miles de vehículos:

Tipo de vehículo	Corcona (salida de Lima)	Quiulla (→ Mantaro)	Casaracra (→ Pasco / selva)
Livianos	1.448	1.118	701
Pesados	1.171	440	712
Total	2.619	1.558	1.413

Del tránsito que se bifurca en La Oroya, **el 52,4 % baja al valle del Mantaro**, y en vehículos livianos la proporción sube al **61,5 %**. El desglose por número de ejes del mismo informe completa el cuadro por el otro lado: de los vehículos de cuatro o más ejes —carga pesada— el **62,8 % toma el ramal norte**, y de los semirremolques de seis ejes, que Ositrán identifica como transporte de productos agroindustriales, contenedores y lácteos, **dos de cada tres**. Además, **el flujo del Mantaro es el único que crece**: entre 2023 y 2024 el peaje de Quiulla subió 6,9 % y el de Casaracra cayó 3,6 %.

El argumento no es de mayorías, es de diseño de red. Son dos flujos con necesidades distintas. Al valle del Mantaro va sobre todo el vehículo liviano —seis de cada diez—, y lo que necesita es tiempo de viaje. Al norte va la carga pesada —dos de cada tres semirremolques—, y lo que necesita es capacidad y pendiente. Hoy los dos se estrangulan en el mismo embudo. Un trazo directo al Mantaro **separa los dos flujos**: da ruta rápida al pasaje y libera la vía actual para la carga. El trazo elegido no separa nada: deposita a los dos en La Oroya.

Una precisión necesaria sobre los ómnibus. Ositrán clasifica por ejes cobrables, no por tipo de vehículo, de modo que un ómnibus interprovincial de dos o tres ejes queda contado entre los «pesados». **Por eso este informe habla de vehículos livianos y no de pasajeros**: el reparto del transporte de personas no puede deducirse de esta fuente. Es, precisamente, uno de los datos que faltan.

Lo que sí ayuda a explicar el reparto es la población. Según el censo de 2017, las provincias del valle del Mantaro —Huancayo, Jauja, Concepción y Chupaca— suman unos **739.000 habitantes**. **Solo la provincia de Huancayo, con 545.800, supera a Cerro de Pasco y Huánuco juntas**.

El MTC no ha publicado su estudio de demanda desagregado. **Es la primera información que debe hacer pública**: cuántos vehículos y cuántos pasajeros convergen en la Carretera Central —incluyendo el transporte interprovincial de pasajeros por ruta— y qué porcentaje corresponde a cada vertiente. Sin ese dato, la elección de

trazo no se puede justificar técnicamente ante nadie.

3. Las cuentas del viaje: distancia, tiempo y carretera vieja restante

Georreferenciando los mapas publicados del propio proyecto sobre imagen satelital se obtiene el recorrido completo de Lima a Huancayo por cada alternativa. La distancia total no es el dato revelador —ambos proyectos son algo más largos que la vía actual—; lo revelador es **cuánta carretera antigua de montaña queda por recorrer después de bajarse del corredor nuevo**:

Corredor	Descarga en	Carretera antigua restante hasta Huancayo
Corredor Verde (MTC – PMO Francia)	Pachachaca, junto a La Oroya	133 km
Trazo GORE-Lima / CIP (La Chutana)	Pachacayo, ya en el Mantaro	81 km

52 km de diferencia, y no son kilómetros equivalentes: los del trazo oficial incluyen La Oroya y todo el Mantaro alto, de un carril por sentido y muy sinuoso; los del trazo alternativo son valle abajo desde Pachacayo. Bajo un mismo supuesto de velocidad de operación —los 70 km/h que declara el proyecto francés—, el viaje Lima – Huancayo pasaría de unas 7 h 40 min actuales a unas 6 h 15 min por el trazo oficial, y a unas 5 h 20 min por el alternativo. **El ahorro se duplica**.

Ese es el sentido exacto de la promesa mediática de «Lima a Junín en tres horas»: esas tres horas son **hasta La Oroya**, no hasta Huancayo. Para el poblador del valle del Mantaro, que es quien más usa la vía, la mejora es una fracción de la que se anuncia.

4. El corredor alternativo no es una línea sobre un mapa

A la propuesta del Colegio de Ingenieros se le objetó, textualmente, que «*no existe ese trazo*». Conviene verificarlo, porque es comprobable por cualquiera en unos minutos. Buena parte del corredor **coincide con vías que ya están inventariadas en el sistema de carreteras del propio Ministerio**, con su código de ruta: la **LM-119**, ruta departamental de unos 75,8 km que atraviesa el distrito de Santo Domingo de los Olleros por encima de los 2.500 m y llega a los **3.635 m**, y la **LI-117**, entre otras. Son vías transitables y fotografiadas por Google Street View [10].

Situando sobre el corredor las coordenadas de catorce vistas de Street View se obtiene el mapa de lo que ya existe: hay camino documentado **del kilómetro 27 al 61** en la vertiente occidental —de Olleros a pasado Escomarca— y **del 91 al 122** en la oriental —de Tanta hacia Canchayllo—. **El tramo genuinamente nuevo son unos 30 km entre Huarochirí y Tanta**, donde la vista satelital confirma que no hay vía de ningún tipo.

Y ahí está, honestamente, la dificultad del proyecto alternativo. Esos mismos 30 km concentran los tres factores críticos: es el único tramo sin vía existente, es el de mayor desnivel —de los ~3.150 m de Huarochirí a los ~4.300 m de Tanta— y es donde el trazo entra en la reserva de Nor Yauyos-Cochas, que es justamente donde el estudio prevé un túnel de hasta 5 km. Decirlo no debilita la propuesta: la sitúa. La pregunta pertinente es cómo se comparan esos 30 km con los 32 km de túneles y 18 de viaductos que el trazo oficial necesita repartidos a lo largo de todo su recorrido.

Conviene añadir que el corredor no termina en sí mismo. El propio estudio proyecta tres prolongaciones desde su extremo oriental: el **Eje Vial Sur** hacia Huancayo, Huancavelica y Ayacucho; el **Eje Vial Centro** hacia Satipo, Puerto Ocopa y Atalaya; y el **Eje Vial Norte** hacia Tarma, La Merced y Pucallpa [1].

5. El costo, y la escalada

El presupuesto de la obra ha crecido de forma sostenida desde su anuncio: **S/ 11.500 millones** en 2019, **S/ 11.934 millones** en 2021, **S/ 24.000 millones** en 2023 y un costo total actualmente informado de **S/ 24.652 millones**, equivalentes a unos **US\$ 7.286 millones** [3]. Las proyecciones de 2026 apuntan a que superaría los S/ 30.000 millones.

El CIP-Lima había estimado el Corredor Verde en **US\$ 7.000 millones** y su propia alternativa en **US\$ 3.500 millones**, con plazos de 10 y 5 años respectivamente [1]. **La primera estimación resultó casi exacta** frente a la cifra oficial, lo que da crédito a la segunda. Dicho en la misma moneda: el trazo elegido cuesta **aproximadamente el doble y tarda el doble**.

La razón del sobre costo está declarada por el propio proyecto: **32 km de túneles, 18 km de viaductos y 18 km de muros de contención**, es decir, **68 km de obra especial sobre 185** —el 37 % del corredor—. La alternativa resuelve su recorrido con **71 túneles mellizos que suman 17,2 km**, poco más de la mitad.

Mientras tanto, la obra está desfinanciada. Para 2026 cuenta con un presupuesto cercano a **S/ 200 millones**; los S/ 400 millones prometidos no fueron incluidos en el crédito suplementario aprobado por el Congreso, y el

Ministerio ha declarado que buscará reasignar saldos hacia el último trimestre del año [4].

6. Las premisas que no resisten el contraste

«El trazo actual es indispensable para integrar Pasco, Huánuco y la selva central.» No lo es en exclusiva. La carretera Lima – Canta – Huayllay – Dv. Cochamarca – Emp. PE-3N fue culminada por el propio MTC con una inversión cercana a **S/ 779 millones**, y conecta Lima con Junín y Pasco **sin pasar por la Carretera Central** [5]. Sutran ya la reconocía como ruta alterna habilitada, junto con la de Huaral – Acos – Huayllay y la de Huaura – Sayán – Churín – Oyón – Ambo [6]. Precisamente por eso, un trazo directo al Mantaro **liberaría** la vía actual para el flujo del norte, en lugar de competir con él.

«La reserva paisajística Nor Yauyos-Cochas hace inviable la alternativa.» Es la objeción formal del MTC: el Sernanp declaró inviable ese trazo en 2020 por atravesar la reserva y su zona de amortiguamiento [7]. Merece respuesta técnica, no descarte automático. En el mundo entero se construyen vías en áreas protegidas con medidas de mitigación, y el propio estudio del GORE-Lima contempla en esa zona **un túnel de hasta 5 km** destinado justamente a no afectar el ecosistema [1]. La pregunta pertinente no es si hay impacto —todo proyecto lo tiene— sino si es mitigable y a qué costo, comparado con el impacto del trazo elegido, que sí afecta predios y viviendas en Ate y Cieneguilla.

«El trazo del CIP no existe, nunca fue un proyecto.» Así lo declaró la entonces ministra de Transportes, Paola Lazarte, el 25 de mayo de 2023: «no hay un estudio de ingeniería que lo defienda, tampoco hay un costo que lo sustente» [7]. La afirmación es difícil de sostener frente a un documento técnico que especifica trazo por nodos, 71 túneles con sus longitudes y progresivas —uno de 1.992 m en el km 123 y otro de 1.230 m en el km 147—, evaluación de riesgo geodinámico sobre el SIGRID, contraste arqueológico sobre el SIGDA, costo y plazo [1]. Puede discutirse su nivel de desarrollo; afirmar que no existe es otra cosa.

7. Señales de alarma que obligan a mirar dos veces

- **Origen y trayectoria del proyecto.** Se impulsó desde el Ministerio de Transportes bajo la gestión de Martín Vizcarra, luego presidente, hoy con condena judicial en revisión.
- **El mecanismo Gobierno a Gobierno no garantizó transparencia.** El 3 de febrero de 2026 Provías Nacional resolvió el contrato de asistencia técnica con PMO Vías —consorcio de Egis y Setec— aplicando la cláusula anticorrupción, después de que Egis Vía S.A.S. reconociera actos de corrupción de funcionario público extranjero ante el Tribunal de París y de que el BID inhabilitara a filiales del grupo. **Semanas después el Ejecutivo revirtió la decisión** y firmó una adenda que mantiene a la empresa en el proyecto [8]. El hecho que motivó la resolución no cambió; cambió la decisión.
- **Un expediente que se encarece y una obra que no empieza.** El costo se ha duplicado largamente respecto del anuncio inicial, sin obra física equivalente.
- **Una campaña de difusión inusual para un proyecto en discusión técnica,** con mensajes que confunden al público —«Lima a Junín en tres horas»— y declaraciones de que «no hay marcha atrás» antes de que el debate técnico se hubiera dado.
- **Una alternativa descartada sin debate público.** El propio decano y la Comisión de Transportes del CIP-Lima han pedido reiteradamente que el MTC exponga los detalles de su proyecto y los contraste en debate abierto [9]. No ha ocurrido.

8. Lo que además se pierde: el puerto seco y la logística

Hay un argumento urbanístico que suele quedar fuera de la discusión. El trazo oficial arranca en **Ate**, un distrito ya saturado, sin espacio para la infraestructura logística que una vía de este porte exige: puertos secos, zonas de acopio, depósitos, mercados mayoristas. El trazo alternativo arranca en el **km 50,5 de la Panamericana Sur, en La Chutana**, donde existen del orden de **20 mil hectáreas planificadas como zona industrial** [1]. La diferencia no es menor: determina si la carga que baja de la sierra se descarga en terreno habilitado o se suma a la congestión de Lima Este.

9. Lo que se pide

Este informe no pretende sustituir un estudio de ingeniería. Pide que la decisión se tome con la información sobre la mesa. En concreto:

- **Que el MTC publique el estudio de demanda desagregado:** número de vehículos y de pasajeros que convergen en la Carretera Central, y porcentaje que corresponde a cada vertiente. Es el dato que justifica o desautoriza la elección de trazo.

- **Que publique el tiempo de viaje proyectado Lima – Huancayo**, no solo Lima – La Oroya, con el trazo elegido y en condiciones de operación reales.
- **Que se contrasten públicamente los dos proyectos** —costo, plazo, obra especial, riesgo geológico, afectaciones, tiempo de viaje— en un debate técnico abierto, como ha solicitado el Colegio de Ingenieros.
- **Que se explique la reversión** de la resolución del contrato con PMO Vías tras haberse activado la cláusula anticorrupción.
- **Que el CIP-Lima y el GORE-Lima publiquen la longitud exacta y la velocidad de diseño** de su trazo, para que la comparación sea simétrica y verificable.

El sentido común de fondo. Después de casi cien años, la primera oportunidad de rehacer la conexión entre Lima y el centro del país debería servir para acortar el viaje de quienes efectivamente lo hacen. Seis de cada diez vehículos livianos que cruzan La Oroya bajan al valle del Mantaro. Construir una obra de más de S/ 24.600 millones que los deja exactamente donde estaban, en el mismo embudo, es una decisión que exige una explicación pública que hasta hoy no se ha dado.

Nota sobre las cifras

Los datos de tránsito son oficiales y verificables [2]. El costo total es el informado por el sector [3]. Las longitudes y tiempos de viaje provienen de medir los mapas publicados de ambos proyectos, georreferenciados sobre imagen satelital, y de rutas de Google Maps para la vía existente; **son órdenes de magnitud defendibles, no cifras de expediente**, y cada corredor se midió entre extremos que no son idénticos. Las cifras de costo y plazo de la alternativa son las que declara el CIP-Lima y no han sido auditadas por un tercero. Se acompaña como anexo el juego de láminas cartográficas comparativas sobre las que se hicieron las mediciones.

Anexo · material cartográfico de referencia

Las mediciones citadas en los apartados 3 y 7 se hicieron sobre un juego de láminas en las que los tres corredores se dibujaron sobre una misma imagen satelital, a la misma escala y con el mismo encuadre, de modo que puedan compararse a simple vista. Acompañan a este informe y están disponibles en alta resolución:

Lámina	Qué muestra
Comparación de los tres trazados	Los tres corredores juntos, con las ciudades de referencia y la escala
Ruta alterna GORE Lima	La Chutana → Olleros → Escomarca → Huarochirí → Tanta → Chanchayllo → Pachacayo
Corredor PMO Vías – G2G Francia	Ate → Cieneguilla → Huarochirí → Yuracmayo → Yauli → Pachachaca
Antigua Carretera Central	Lima → Matucana → Casapalca → La Oroya → Jauja → Huancayo, con las dos vías del valle

Cómo se midió. Los mapas publicados de cada proyecto se georreferenciaron sobre la imagen satelital usando como puntos de control los pueblos que los propios mapas rotulan, y las longitudes se calcularon sobre coordenadas geográficas, no sobre la escala del dibujo. El residual del ajuste queda por debajo de 1 km en la mayoría de los puntos de control. La barra de escala de las láminas indica «aproximada» porque la vista es oblicua y la escala varía con la profundidad de campo: las longitudes deben leerse de las cifras, no estimarse a ojo sobre la imagen.

Fuentes

[1] Comisión de Transportes, Colegio de Ingenieros del Perú CIP-Lima: «Problemática del trazo de la Nueva Carretera Central» (Ingeniería Civil, ed. digital, septiembre 2022) y «Nueva Carretera Central en Perú: Propuesta de la Región Lima tiene menos costo, menos riesgos y puede concluirse en 5 años».

[2] Ositrán, *Informe de Desempeño 2024 — Concesión del IIRSA Centro Tramo 2*. ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/07/id-2024-iirsa-centro-tramo-2.pdf

[3] Cifra oficial de inversión del proyecto informada por el sector Transportes; series de prensa económica 2019-2026 (Gestión, La República, RPP, Andina).

[4] «Nueva Carretera Central se quedó sin recursos del crédito suplementario: MTC buscará reasignar presupuesto hacia finales de 2026», La República, 17/07/2026. larepublica.pe

[5] «Se culminó la carretera Canta–Huayllay que conecta al oriente del país con el puerto de Chancay» (Rumbo Minero) y «La renovada autopista que une Lima, Junín y Pasco sin pasar por la Carretera Central», La República, 05/03/2025.

[6] Sutran, «Carretera Central: rutas alternas para el transporte de carga» (Ruta 1: Lima – Canta – Huayllay – Dv. Cochamarca – Emp. PE-3N, 206,178 km).

[7] «Nunca va a conseguir autorizaciones, dice MTC sobre trazo del CIP-Lima para Carretera Central», Gestión, 25/05/2023. Declaraciones de la ministra Paola Lazarte. gestion.pe

[8] «Nueva Carretera Central: Gobierno da marcha atrás y mantiene asistencia técnica con PMO Vías», RPP; «Egis seguirá con asistencia técnica...», Expreso; «Ejecutivo resuelve contrato...», Correo (febrero 2026).

[9] Ing. Jorge Coll Calderón, editorial de mayo de 2023, revista Construyendo Obras & Vías: «que el MTC-PMO-Francia-GORE Junín expongan los detalles de su proyecto y que lo contrasten públicamente, en un debate abierto».

[10] Coordenadas extraídas de catorce vistas de Google Street View sobre el corredor, proyectadas sobre imagen satelital georreferenciada (agosto 2026). Ficha de la carretera LM-119: 75,8 km, Santo Domingo de los Olleros, cota máxima 3.635 m. MTC, Mapa Vial por Rutas Departamentales (DS N.º 012-2013-MTC).