

## LIMA

# Megapuentes sobre el río Rímac y la Vía de Evitamiento estarán listos en un año

Tendrán 240 y 270 metros de longitud. La construcción del segundo tramo de la línea 1 del tren eléctrico muestra un avance de 40%.

Los puentes Huáscar y Rímac por donde pasarán los trenes del Metro de Lima estarán listos en noviembre del 2013. El primer puente pasará por encima de un viaducto de la Vía Parque Rímac y sobre otro puente, también llamado Huáscar, de Evitamiento.

HENRY F. LÓPEZ TAFUR

A casi cuatro meses de que se iniciará la construcción de los puentes Huáscar y Rímac, de 270 y 240 metros de longitud, respectivamente, la imponencia de estas obras en la vía del Metro de Lima ya se puede apreciar. Y no solo por las dos primeras columnas de fierro de 30 metros, sino también por la enorme grúa utilizada para izarlas. Tan grande es esta máquina que tuvo que ser desarmada y llevada al lugar en ocho tráileres.

Los trabajos se llevan a cabo en la parte seca del río Rímac, a la altura de la Vía de Evitamiento, donde se encuentra el puente también llamado Huáscar. En esta zona se construirán dos viaductos de la Vía Parque Rímac [ver infografía]. La construcción de estas últimas infraestructuras comenzará en las próximas semanas, dijeron fuentes del proyecto Vía Parque Rímac.

**CONTRA SISMOS**  
Las columnas y vigas del Metro de Lima pueden soportar un terremoto de hasta 9 grados en la escala de Richter.

El ingeniero Walter Villavicencio, del Consorcio Tren Eléctrico (CTEL), dijo que se han hecho todas las coordinaciones para la ejecución de ambos proyectos sin que estos interfieran entre sí. Villavicencio explicó que con ayuda de un inmenso taladro se realizan perforaciones al suelo del río hasta una profundidad de 35 metros. Allí se colocarán varios pilotes (columnas de fierro y concreto) que servirán de base a 17 columnas, de unas 30 toneladas cada una,

que aguantarán el peso de los puentes Huáscar y Rímac.

En diciembre se plantea comenzar la colocación de infraestructura horizontal en los puentes, conocida como encofrados de dovela. Estos encofrados se llenarán de concreto en la misma parte superior del puente gracias a un sistema de rieles de carro de arrastre y una grúa para vaciar el concreto. Este sistema permitirá la culminación de los puentes sin necesidad de interrumpir el tránsito en la Vía de Evitamiento. Ambos puentes estarán listos en noviembre del 2013.

Sobre el resto del segundo tramo de la vía del metro, que unirá el Cercado de Lima con San Juan de Lurigancho, José Ignacio Bullard, vocero del CTET, dijo que los trabajos están avanzados en un 40%. Ya se han colocado columnas desde la estación Grau, donde termina el primer tramo, hasta la zona de Quinta Francia, donde se construirá la estación El Ángel, cerca del cementerio del mismo nombre. En San Juan de Lurigancho ya se han colocado columnas y vigas desde el cruce de Próceres de la Independencia con Héroes del Cenepa hasta la Av. El Sol.

## Trabajos complementarios

En la Av. Próceres, Edelnor ha retirado casi cien postes y torres de cableado eléctrico, debido a que se encontraban en el lugar donde se construye la vía del tren. De manera provisional, Edelnor ha colocado 92 postes de madera para los cables hasta que estos sean colocados bajo tierra.

Con relación a las redes de agua en la zona donde se han construido las columnas, la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE) las ha reubicado con supervisión de Sedapal. Al respecto, Raúl Delgado Sayán, presidente de Cesel Ingenieros, dijo que a pesar del impacto que esta obra tiene en la vida diaria de la población, la ciudadanía se verá beneficiada con un sistema de transporte de mayor calidad, rápido y que no contamina.

## RECORRIDO Y ESTACIONES DEL TRAMO 2 DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA



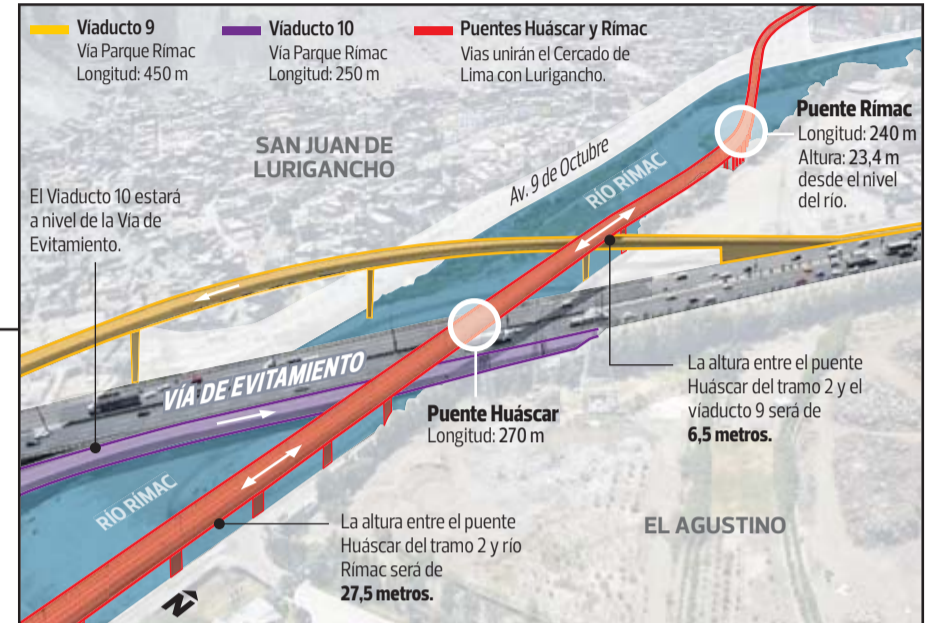
AVANCES. Los dos puentes del Metro de Lima estarán listos a fines del 2013. La construcción de la vía terminará en setiembre del 2014.

## EN EL TRAMO 2 DE LA LÍNEA 1

### Puentes unirán Lima con San Juan de Lurigancho

El cruce de la Vía de Evitamiento con el río Rímac es el escenario de imponentes obras. Los puentes Huáscar y Rímac del Metro de Lima estarán listos en un año. La construcción de los viaductos de la Vía Parque Rímac se iniciarán en las próximas semanas.

## DETALLE DE VIADUCTOS Y TRAMO DEL METRO EN EL CRUCE DE LA VÍA DE EVITAMIENTO CON EL RÍMAC



El tramo 2 de la línea 1 del Metro de Lima atravesará tres distritos:

Cercado: 1,3 km | El Agustino: 900 m | San Juan de Lurigancho: 10,2 km



La construcción de toda la vía del Metro de Lima estará lista en setiembre del 2014.

**20 minutos**  
será el tiempo de recorrido de todo el tramo 2 de la línea 1 del Metro de Lima.

**45 minutos**  
será el tiempo de recorrido de los tramos 1 y 2. Desde San Juan de Lurigancho hasta Villa El Salvador.

## REUBICACIÓN

### MÁS DE 110 INMUEBLES

La Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico dijo que los habitantes de 111 inmuebles tendrán que ser reubicados debido a que la vía del tren pasa por sus propiedades. **SIN TÍTULOS DE PROPIEDAD** Algunos afectados serán reubicados en terrenos de la AATE, mientras que otros recibirán dinero por sus inmuebles. Eso dependerá de la titularidad, ya que muchos no tienen títulos de propiedad.

VEA EL VIDEO

VEA COMO SE CONSTRUYEN LOS Puentes DEL METRO DE LIMA. [www.elcomercio.pe](http://www.elcomercio.pe)

## INVERSIÓN

**519 mlls.**

de dólares costó la construcción del primer tramo de la línea 1 del Metro de Lima que va desde Villa El Salvador hasta la Av. Grau.

**583 mlls.**

de dólares cuesta la construcción del segundo tramo de la línea 1 del Metro de Lima que va desde Grau hasta San Juan de Lurigancho.

## PUNTO DE VISTA

### La línea 2 debe ir por Grau

MIGUEL ÁNGEL TORRES  
Experto en infraestructura vial



La línea 2 del Metro de Lima debe ir por la avenida Grau porque es más conveniente, ya que se conectaría con la estación Grau de la línea

1 y con la estación de los buses del Metropolitano. Si va por la avenida 28 de Julio [como lo pidió el alcalde de La Victoria, Alberto Sánchez Aizcorbe] sería más difícil la conexión y los gastos serían mayores: se tendrían que hacer nuevas infraestructuras que conecten los vagones del metro con las estaciones mencionadas. Además,

la avenida Grau es mucho más amplia en sección vial, y tiene centros comerciales de mayor envergadura y mayor demanda de personas que la Av. 28 de Julio. Ir por esta última avenida sería un grave error. Antes se había propuesto ir por allí para no superponerse a la línea de los buses del Metropolitano pero eso ya ha sido superado: el Me-

ropolitano ya no irá por Grau.

Esta línea 2 del Metro de Lima, que unirá el distrito de Ate con el Callao, debería ser subterránea o de trinchera techada (como la Vía Expresa del Paseo de la República pero techada) debido a que esta infraestructura no competirá con el espacio vial de la superficie, por donde pasan los vehículos de transporte público y vehículos particulares, ciclovías y veredas, y porque así al atravesar parte del Centro Histórico de Lima no impactará el aspecto visual del lugar.

Con una línea subterránea se podrá seguir apreciando la arquitectura de los edificios y monumentos históricos de esta parte de la capital porque no los afectará. Esta es la gran ventaja de este sistema que Lima comenzará a disfrutar.

Pero todo eso lo definirán los estudios (que serán elaborados por una consultora internacional, según anunció el Ministerio de Transportes y Comunicaciones) que se realizarán para ver cuál es la mejor opción desde los puntos de vista económico, vial, urbanísti-

co y de impacto ambiental.

Estos estudios también definirán dónde se deben colocar las estaciones y qué tipo de estaciones se deben construir, lo cual dependerá del número de pasajeros que se requiera captar, además de las conexiones con las estaciones o paraderos de buses y de taxis. Los estudios también deberán tomar en cuenta las redes de agua, luz, teléfono, fibra óptica para precisar qué tipo de construcción conviene: trinchera techada, túnel o viaducto elevado, como la línea 1.

## La Caja Metropolitana suspende los créditos para taxistas hasta marzo

Entidad municipal no financiará la compra de taxis mientras no sea posible la sustitución vehicular en el Setame.

Luego de un informe de El Comercio publicado el jueves sobre los créditos para la compra de taxis que otorga la Caja Metropolitana, pese a que la Municipalidad de Lima dispuso el congelamiento de la flota vehicular, la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) de la comuna informó que la entidad financiera decidió suspender su programa Taxi Metro-

politano hasta marzo del 2013.

El anuncio lo hizo ayer la titular de la GTU, María Jara, a través de su cuenta de Twitter. "La Caja Metropolitana suspende créditos para financiar taxis mientras el padrón esté congelado y sea posible la sustitución vehicular", escribió luego de reunirse con altos funcionarios municipales, entre ellos, Óscar Vivanco, gerente general de la Caja Metropolitana. "La Caja Metropolitana se alinea con la reforma del servicio de taxi. La reforma del transporte no para", agregó en otro 'tweet'.

Como se recuerda, el gerente especial de Banca de la Caja Metropolitana, Arturo Legua, no

## TAXI METROPOLITANO

- El programa Taxi Metropolitano, reactivado en julio, ofrece el financiamiento de autos GNV, a fin de renovar el parque automotor.
- En una entrevista previa, María Jara declaró que la GTU no tenía injerencia en las decisiones de la Caja Metropolitana.
- Jara anunció que en diciembre estaría lista una versión preliminar de la ordenanza que regulará el servicio de taxis en la capital.
- Esta nueva norma permitirá la sustitución de autos viejos por nuevos en el registro, algo que hasta ahora era imposible.

solo admitió a este Diario que seguían dando créditos sino que además aconsejaban a los compradores ir al Callao para conseguir la tarjeta única de operaciones que les permita circular tanto en Lima como en la provincia chalaca.

Mediante un comunicado, la financiera municipal informó que se volverán a dar créditos cuando se emita la ordenanza municipal que permita la sustitución de unidades en el registro del Servicio de Taxi Metropolitano (Setame).

El documento precisa que las condiciones de los créditos para taxistas permitan atender también a choferes inscritos en el Callao, por lo que se continuó entregando vehículos pasado el 10 de noviembre, fecha en que se cerró temporalmente el padrón en Lima.



## -EL TRÁNSITO EN PARTE DE LA COSTA VERDE SERÁ RESTRINGIDO DESDE HOY-

El Concejo de Lima no cumplió con cerrar ayer un carril por sentido de la Costa Verde, entre la Av. Universitaria, San Miguel, y el límite con Magdalena. Lo hará desde hoy y por 20 días para instalar un puente.