

ACTA FINAL DE LA SEGUNDA REUNION DE LAS COMISIONES BINACIONALES SOBRE VIAS Y CENTROS DE COMERCIO Y NAVEGACION

En la ciudad de Lima, los días 26 y 27 de abril de 1999, se reunieron las Comisiones Binacionales sobre Vías y Centros de Comercio y Navegación a fin de concluir el Estudio Técnico conjunto para la ubicación de los Centros de Comercio y Navegación; para el trazado de la vía pública carrozable que conecte el área transferida en propiedad privada (Tiwinza) con el territorio del Ecuador, y para el Análisis y Estudio del establecimiento del Eje de Interconexión Vial que una territorio ecuatoriano con los ríos Marañón y Amazonas, en cumplimiento de lo establecido en el Tratado de Comercio y Navegación, suscrito por los dos países el 26 de octubre de 1998; en el Punto de Vista Vinculante entregado por los Presidentes de los Países Garantes el 23 de octubre de 1998; y en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, del 26 de octubre de 1998.

La Delegación peruana estuvo presidida por el Embajador Fernando Rojas Samanez y la delegación ecuatoriana por el Ministro Rafael Paredes.

La nómina de las dos delegaciones consta en los anexos 1 y 2 de la presente Acta.

Las Comisiones adoptaron la Agenda de Trabajo, que figura como anexo 3.

El Embajador Jorge Valdez Carrillo, Secretario General Viceministro de Relaciones Exteriores del Perú, inauguró esta reunión, y luego de dar la bienvenida a la delegación ecuatoriana deseo éxito a las dos delegaciones en los trabajos técnicos encomendados a fin de que se logren Acuerdos lo más pronto posible y así los Acuerdos suscritos en Brasilia el 26 de octubre de 1998 puedan operar en forma real. Destacó igualmente los beneficios de una relación ecuatoriano-peruana sana y provechosa.

En respuesta a las palabras de bienvenida pronunciadas por el Embajador Jorge Valdez, Secretario General del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, el Embajador del Ecuador, Doctor Horacio Sevilla Borja, agradeció las expresiones de amistad y coincidió con el Embajador Valdez en la necesidad de que las Comisiones Binacionales alcancen un acuerdo que coadyuve a los esfuerzos de una pronta ejecución de los Acuerdos de Paz suscritos en 1998. Se refirió a su grata experiencia al haber sido invitado por el Presidente Alberto Fujimori a visitar las áreas en las cuales se podría analizar la ubicación de los Centros de Comercio y Navegación. El Embajador Sevilla concluyó su intervención manifestando su certeza de que el avance de los trabajos de las Comisiones redundaría en beneficio de los dos países y en el enriquecimiento de sus relaciones bilaterales.

El Presidente de la Delegación ecuatoriana Ministro Rafael Paredes agradeció las palabras de bienvenida y expresó la complacencia de su delegación por visitar la capital del Perú. Reiteró el espíritu cordial en el que se desarrollan las relaciones de los dos países, y el fluido entendimiento entre las Delegaciones ecuatoriana y peruana que tratan los temas materia de esta reunión, todo lo cual ha permitido avanzar rápidamente en las labores de las

Comisiones. Hizo votos porque estos trabajos puedan concluir en la presente reunión con los acuerdos necesarios para coadyuvar en la ejecución de los Convenios suscritos en Brasilia en octubre pasado. Dejo constancia de su agradecimiento y de todos los miembros de la delegación ecuatoriana por la hospitalidad y las atenciones otorgadas por las diferentes instancias del Gobierno peruano y de la amplia colaboración recibida durante el recorrido de reconocimiento de los lugares que se analizaron para determinar la alternativa vial y la localización de los Centros de Comercio y Navegación.

A continuación los Presidentes de las dos delegaciones acordaron, para efectos de organización de labores, dividir los temas de la reunión en dos Grupos de Trabajo. Uno relacionado con el estudio técnico de la ubicación de los Centros de Comercio y Navegación, y otro, para el análisis y estudio del establecimiento del Eje Vial que unirá territorio ecuatoriano con los ríos Marañón y Amazonas y para el trazado de la Vía Pública Carrozable que conecte el Area Transferida en propiedad privada (Tiwinza) con el Territorio ecuatoriano.

Al concluir los trabajos de los grupos establecidos, las Delegaciones acordaron:

1.- **ESTUDIO TECNICO CONJUNTO PARA LA UBICACIÓN DE LOS CENTROS DE COMERCIO Y NAVEGACION**

Ambas delegaciones coincidieron en que el análisis del intercambio de información proporcionada por las delegaciones del Perú y del Ecuador, y el cumplimiento satisfactorio de los recorridos aéreos y visitas de campo a las poblaciones de Borja, Saramiriza, Puerto América, Iquitos, Nauta, Indiana, Pijuayal y Pebas, ubicadas en las orillas de los ríos Marañón y Amazonas, han permitido a la Comisión Ecuatoriana tener una idea concreta de las facilidades existentes y de las características físicas donde se podrían ubicar los centros de Comercio y Navegación.

Con tales antecedentes, ambas delegaciones convinieron en que el primero de los Centros de Comercio y Navegación estaría ubicado en Saramiriza, localizado en el Distrito de Manseriche, Provincia de Alto Amazonas, departamento de Loreto. Esta apreciación se sustenta en los siguientes elementos:

- Su vinculación al eje vial Méndez - Yaupi - Saramiriza.
- Las facilidades de navegación existentes en el río Marañón; y
- Las facilidades portuarias existentes (muelle marginal, patio de manejo de carga), la carretera de acceso y los servicios de energía, comunicaciones y agua potable de que se dispone en el centro poblado de Saramiriza.

Los servicios públicos que el Perú habilitará en Saramiriza para el funcionamiento del Centro de Comercio y Navegación (energía, agua y comunicaciones) serán dotados con anticipación a la instalación del mencionado Centro.



Por las ventajas que ofrece para la navegación y el comercio con terceros países, se acordó que el segundo Centro de Comercio y Navegación estará ubicado en la localidad de Pijuyal, situada en el Distrito de Pebas, Provincia de Mariscal Ramón Castilla, Departamento de Loreto, en la desembocadura del río Ampiyacu sobre la margen izquierda del río Amazonas .

Las características de este lugar que lo hacen adecuado para la ubicación de un Centro de Comercio y Navegación son las siguientes:

- Es el lugar de terrenos altos no inundables y adecuado para la construcción de un terminal fluvial, más cercano a la desembocadura del río Napo en el Amazonas.
- Se encuentra cercano al centro poblado de Pebas que tiene disponibilidad de servicios de agua, luz y comunicaciones.
- Esta ubicado en un área contigua al río Amazonas, que permite la navegación para embarcaciones de alto bordo.

Las facilidades que el Perú habilitará en Pijuyal para la operación del Centro de Comercio y Navegación en este lugar, comprenderán instalaciones para carga y descarga de mercancías en embarcaciones, la habilitación de una carretera Pijuyal - Pebas y la habilitación de los servicios necesarios para la operación del Centro (energía, agua y comunicaciones).

Los servicios públicos que el Perú habilitará en Pijuyal para el funcionamiento del Centro de Comercio y Navegación (energía, agua y comunicaciones) serán dotados con anticipación a la instalación del mencionado Centro.

Las facilidades para la carga y descarga de mercancías en embarcaciones serán habilitadas oportunamente en coordinación entre los gobiernos del Perú y el Ecuador.

Los costos que requiera la habilitación de estos servicios serán asumidos por el Perú, y serán considerados en el Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo contemplado en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad.

Habiéndose identificado las localidades en las que se establecerán los Centros de Comercio y Navegación, la delimitación de cada uno de ellos, con sus respectivas áreas serán consignadas en las Notas Diplomáticas que serán intercambiadas y que se encuentran previstas en el artículo 25 del Tratado de Comercio y Navegación.

Para la referida delimitación, la delegación del Perú se comprometió a prestar las facilidades para que en forma conjunta las Comisiones Técnicas de ambos países, en un plazo de 30 días, a partir de la firma de la presente Acta, puedan visitar y hacer sus recomendaciones de tipo técnico.



2.- ANALISIS Y ESTUDIO DEL ESTABLECIMIENTO DEL EJE DE INTERCONEXION VIAL QUE UNIRA TERRITORIO ECUATORIANO CON EL MARAÑÓN-AMAZONAS

Para la presente reunión las delegaciones contaron con mapas y cartas topográficas del área de influencia de los corredores de interconexión en los que se podrían construir las diferentes alternativas del eje vial quinto del Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, así como con los demás documentos intercambiados de acuerdo con el anexo 4 del Acta de la Primera Reunión de las Comisiones celebrada en la ciudad de Quito los días 1 y 2 de marzo de 1999, en base a los cuales expresaron sus puntos de vista tomando en cuenta además las observaciones realizadas con ocasión del recorrido terrestre y aéreo realizado del 15 al 16 de abril de 1999.

En lo que respecta a la determinación del eje de interconexión vial al que hace referencia el artículo XXI del Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, ambas delegaciones continuaron con un dinámico intercambio de documentación técnica, análisis y evaluación de las diferentes alternativas para el desarrollo y futura construcción de dicho eje vial.

La delegación del Ecuador hizo una amplia exposición del carácter técnico de tres "Alternativas de Ruta": el trazado de carretera de Loja-Zamora-Pachicutza-Borja; la vía por la Cordillera del Campanquiz; y la vía Méndez-Yaupi-Borja-Samiriza.

La delegación del Perú, por su parte, expuso sus criterios respecto a la evaluación técnica, económica y de impacto ambiental del eje vial Loja-Zamora-Pachicutza-Cordillera del Cóndor-Samiriza, Eje vial planteado por la delegación del Ecuador. Explicó al respecto que el mismo atraviesa transversalmente la cordillera occidental que en gran parte de su longitud se desarrolla por taludes poco estables (mayores a 50 grados), sobre áreas con problemas de geodinámica externa potencialmente activa, conformadas por rocas sedimentarias, con buzamientos fuertes y desfavorables para la estabilización de los taludes y plataforma.

Asimismo, consideró que dicho eje presenta problemas de gradiente a lo largo del trazo, debido a la diferencia de cotas en varios lugares, del orden de hasta 1000 metros desde la Cordillera del Cóndor a las zonas planas en cortas distancias horizontales, por pendientes abruptas o agrestes. Además presenta un sistema de drenaje natural denso principalmente desde la Cordillera del Cóndor hasta las inmediaciones del Río Cenepa, estimándose el requerimiento de más de 50 puentes, de luces entre 20 a 150 metros, tales como en los ríos Comaina, Cenepa, Najén, así como en los ríos Santiago y Marañón, donde serían necesarios puentes de luces mayores a los 300 metros.

Hizo notar, asimismo, que la existencia de estructuras geológicas desfavorables, generaría sectores inestables en el proceso constructivo, que requerirían de obras importantes tales como muros de contención y estructuras especiales de drenaje para la



protección de los taludes. Estas estructuras, a lo largo de la vida útil del proyecto, requerirían de un mantenimiento permanente, encareciendo el proyecto. Por estas razones de evaluación geológica y geotécnica del eje propuesto, la delegación peruana concluyó que existen motivaciones técnicas desfavorables para su ejecución. (Documento "Evaluación Geológica y Geotécnica").

En lo que se refiere a la evaluación de los aspectos ambientales de la alternativa Loja-Zamora-Borja, la delegación peruana informó que había efectuado, a través de sus entidades técnicas, una muy cuidadosa y profunda apreciación de los diversos elementos que se refieren a esta materia, cuya importancia y sensibilidad es de la más alta relevancia.

Sobre el tema ecológico, en la alternativa vial Loja-Zamora-Borja-Saramiriza, señaló además, que la construcción de este eje vial generaría importantes impactos ambientales que pondrían en serio peligro la calidad natural del área, incluyendo la desestabilización geomorfológica de la zona, así como la alteración del ecosistema, y el resultado más desfavorable sería la ruptura del equilibrio ecológico del área, que alberga una importante población nativa y recursos naturales que fundamentan las características de biodiversidad y su desarrollo sostenible.

Hizo notar la delegación peruana que los bosques que ocupan terrenos hidromórficos o topográficamente muy accidentados están comprendidos en la Zona de Reserva de Santiago-Comaina, establecida por Decreto Supremo No. 005-99-AG, normado por la Ley de Áreas Naturales Protegidas (Ley No. 26834) por lo que deben ser protegidos a fin de que cumplan sosteniblemente con su función de protección contra la erosión y de mantenimiento de su producción de bienes y servicios ambientales en beneficio de las poblaciones que lo habitan.

Por las razones anteriormente sustentadas, concluyó en la inviabilidad técnica y ambiental del proyecto de esta alternativa. (Documento "Evaluación de los aspectos ambientales")

Asimismo, informó que efectuó la evaluación económica de la alternativa con resultados negativos (Documento "Evaluación Económica"): un Valor Actual Neto negativo (-5.06 millones de dólares) y una relación Beneficio-Costo menor a uno (0.69), indicadores que demuestran la no rentabilidad del proyecto y consecuentemente su no elegibilidad ante los organismos crediticios internacionales.

Posteriormente, la delegación peruana presentó los criterios técnicos, sociales, ambientales y económicos, respecto del eje vial que comprende la ruta por la margen derecha del río Santiago desde la confluencia de los ríos Yaupi y Santiago hasta la localidad de Saramiriza, resaltando los siguientes puntos favorables:

- La evaluación económica de esta ruta da indicadores que demuestran la rentabilidad del proyecto (Valor Actual Neto= 60.88 millones de dólares y Beneficio- Costo=12.32), con indicadores positivos;



- Se desarrolla por una topografía de colinas suaves, drenaje definido que permite la construcción de una carretera con buenas características de diseño, sin mayores movimientos de tierra lo que generaría menores costos de inversión, mantenimiento y operación.
- Posee las mejores condiciones ecológicas para la regeneración de especies forestales importantes, en la zona de mejor potencial agropecuario;
- Integrará en su área de influencia asentamientos humanos existentes;
- Finalmente, y de manera complementaria, la delegación del Perú informó sobre los importantes avances que se vienen ejecutando en el Eje Vial 4 "Loja-Zumba-Jaen-Saramiriza", el mismo que en la parte peruana podría estar concluido a fines del año 2000, contando con financiamiento ya comprometido. Al resaltar la importancia de este eje, consideró conveniente sugerir se dé prioridad a la conclusión del mismo en territorio ecuatoriano, por cuanto se constituiría en una vía que permitirá en un futuro muy cercano la mayor interconexión entre zonas de los dos países.

Respecto del trazado de una carretera por la Cordillera de Campanquiz, la delegación peruana manifestó que es una zona de protección ecológica, y que la construcción de una carretera sobre ésta afectaría gravemente el equilibrio del ecosistema; además, descarta toda posibilidad de uso de la tierra, por cuanto no es aconsejable el desmonte y, por otro lado, las condiciones ecológicas del medio no son apropiadas para asentamiento de poblaciones, como se pudo observar en el reconocimiento efectuado.

Por su parte, la delegación ecuatoriana mencionó las distancias estimadas en los Ejes considerados:

Por la Comisión Ecuatoriana:	Pachicutza-Saramiriza:	210 km
	Yaupi-Saramiriza	209 km
Por la Comisión Peruana:	Pachicutza-Saramiriza	215 km
	Yaupi-Saramiriza	230 km

Además, se consideró que las proporciones de inversión en los tramos de cada alternativa son los siguientes:

Pachicutza-Saramiriza:		
Perú	=	94.4%
Ecuador	=	5.6%

Yaupi-Saramiriza:
Perú = 97.9%
Ecuador = 2.1%

La delegación del Ecuador tomó conocimiento del análisis proporcionado por el Perú con relación a la vía por la carretera de la Cordillera de Campanquiz, y la información proveniente del reconocimiento efectuado a esa zona sobre los aspectos que dificultan tal alternativa.

Asimismo, la delegación del Ecuador tomó nota de las razones expuestas por la delegación del Perú en sus análisis y evaluaciones de todas las alternativas consideradas y de que el Perú priorizará los trabajos en su territorio del Eje Vial Yaupi-Santiago-Saramiriza.

Sin perjuicio de lo anterior, sobre la base de la determinación del Gobierno del Perú, la delegación del Ecuador expresó que debido a la menor distancia, menores costos de operación y menor tiempo de viaje, si se considera los puntos terminales de Puerto Bolívar y Saramiriza (Documento: Análisis de costo de operación vehicular de las cinco alternativas para la construcción del eje vial N° 5 que unirá el territorio ecuatoriano con el "Marañón-Amazonas"), manifestó la disposición de su Gobierno de concluir la construcción en su territorio de la vía Loja Zamora Pachicutza Cordillera del Cóndor, y consideró conveniente sugerir que el Perú examine los estudios de una vía que se pudiera conectar con ese sector de la frontera desde Saramiriza y Borja, además de la que se encuentra prevista en el Eje Vial 4 del citado Acuerdo Amplio de Integración.

Sobre la base de las conversaciones mantenidas en la Primera Reunión de las Comisiones y durante el recorrido efectuado entre los días 15 y 16 de abril de 1999; en el intercambio de opiniones técnicas desarrolladas en la presente reunión; y en el análisis y estudios de la documentación intercambiada, las partes concordaron en que la carretera que se construirá en el territorio peruano, entre los tramos Yaupi-Santiago-Saramiriza con las especificaciones técnicas y de construcción, que figuran en el Anexo N° 4, será ejecutada en las siguientes fases:

- estudios y diseños hasta 12 meses
- construcción de la obra hasta el año 2005.

La delegación ecuatoriana tomó nota del compromiso del Gobierno peruano de que el desarrollo del eje vial Méndez-Yaupi-Saramiriza, será diseñado teniendo en cuenta las características de diseño del Anexo antes mencionado. Por su parte la delegación del Perú, hizo notar que para la ejecución de este eje vial habrán de ser respetados los aspectos ambientales y sociales que en él se involucran, en particular la existencia de la Zona de Reserva Santiago-Comainas y los derechos de las comunidades nativas que la habitan.



3.- DETERMINACION DEL TRAZO DE LA VIA PUBLICA CARROZABLE QUE CONECTE EL AREA TRANSFERIDA EN PROPIEDAD (TIWINZA) CON EL TERRITORIO ECUATORIANO DE LA MANERA MAS DIRECTA Y ACCESIBLE.

En cuanto se refiere al trazado de la vía pública carrozable que unirá el área transferida en propiedad (TIWINZA), con territorio ecuatoriano, de acuerdo a lo señalado en el numeral 6 del Punto de Vista Vinculante presentado por los Presidentes de los Países Garantes el 23 de Octubre de 1998, ambas Comisiones, luego de un intercambio de informaciones, reconocimientos sobre la zona, estudios y evaluación del trazado de esta vía, convinieron en los siguientes puntos:

1. Estar de acuerdo con el Anteproyecto presentado por la Comisión Técnica Binacional, que contiene el trazado general de la vía en mención, cuya ruta se aproxima a los elaborados por ambas Comisiones.
2. La Vía Pública carrozable en territorio peruano, se iniciará en las coordenadas: 805,020 (E) - 9°6'16,580 (N) denominado punto "I", contenido en un lado del perímetro que circunda el kilómetro cuadrado, hasta las Coordenadas: 806,560 (E) - 9°6'19,720 (N) denominado punto "F" sobre la línea de frontera, de acuerdo al trazo contenido en el Anteproyecto entregado por ambas Comisiones con una longitud aproximada de 7 a 9 kilómetros.
3. Ambas delegaciones estuvieron de acuerdo en que la Vía Carrozable a nivel de proyecto definitivo se ejecute de acuerdo a las especificaciones técnicas establecidas en el Acta suscrita en la Primera Reunión Binacional realizada en la Ciudad de Quito los días 1 y 2 de Marzo del presente año, según el detalle siguiente:
 - Gradiente longitudinal máxima de hasta 6 % a nivel de anteproyecto;
 - Radio de curvatura mínimo de 20 mts;
 - Peralte de 8 %;
 - Visibilidad parada de 25 mts.;
 - Ancho de 5 mts con corona con refugios o plazoletas de paso cada 500 mts.;
 - Capa de rodadura de carácter permanente estabilizada.;
 - Capacidad para la circulación de vehículos de pasajeros de hasta 30 personas.
 - Curvas verticales : Convexas 2 y Cóncavas 3; y,
 - Drenaje adecuado para la región.
4. Se acordó también que uno de los frentes para el inicio de los trabajos de construcción, se establezca desde la frontera común hacia el kilómetro cuadrado a ser transferido por el Perú de conformidad con el Punto de Vista Vinculante de los Presidentes de los Países Garantes, comprometiéndose ambos países a brindarse apoyo mutuo, información disponible sobre el área y facilidades durante la realización de los mismos (Construcción de campamentos, facilidades de acceso,



actividades en seguridad, abastecimiento, mantenimiento, salud, y otros que coadyuven al desarrollo del trabajo de construcción de la Vía Carrozable).

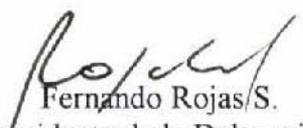
5. La delegación del Perú expresó su intención de empezar los estudios definitivos en el menor tiempo posible a fin de cumplir con el plazo establecido en el Punto de Vista Vinculante de los Presidentes de los Países Garantes.

CONCLUSION

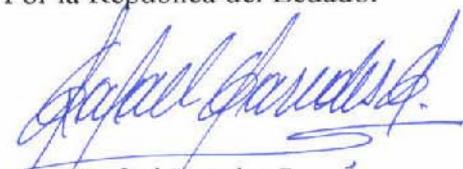
Ambas delegaciones expresaron su satisfacción mutua por la culminación de los trabajos que le fueron encargados y por la voluntad de sus integrantes para continuar con la implementación de los Acuerdos firmados en Brasilia el 26 de octubre de 1998.

Firmada en la ciudad de Lima, Perú, el 27 de abril de mil novecientos noventa y nueve, en dos ejemplares, siendo ambos textos auténticos.

Por la República del Perú


Fernando Rojas/S.
Presidente de la Delegación

Por la República del Ecuador


Rafael Paredes P.
Presidente de la Delegación

DELEGACIÓN DEL ECUADOR

Presidente:

- Doctor Rafael Paredes, Ministerio de Relaciones Exteriores

Miembros:

- General Luis Burbano, Subsecretario de Desarrollo del Ministerio de Defensa
- Ingeniero Máximo Ramón, Subsecretario de Obras Públicas
- Capitán de Navío Homero Arellano, Asesor del Ministerio de Defensa
- Teniente Coronel Edwin Ortiz
- Teniente Coronel Jorge Iglesias
- Ingeniero Vicente Benítez, Ministerio de Obras Públicas
- Ingeniero Eduardo Albán, Ministerio de Obras Públicas

Secretarios Ejecutivos:

- Consejero Germán Ortega, Ministerio de Relaciones Exteriores
- Primer Secretario Leonardo Arízaga, Ministerio de Relaciones Exteriores

Funcionarios de la Embajada:

Ministro Carlos Abad

Primer Secretario José María Borja



DELEGACIÓN DEL PERÚ

Presidente:

- Embajador Fernando Rojas Samanez, Ministerio de Relaciones Exteriores

Miembros:

- Ingeniero Carlos Núñez Barriga, Vice Ministro de Transportes
- Señora Ana María Montti de Montero, Ministerio de Transportes
- Licenciado Luis Alfaro Lozano, Instituto Nacional de Recursos Naturales
- Coronel de Ingeniería EP Gaspar Jiménez Peña, Ministerio de Defensa
- Capitán de Navío AP Héctor Soldi, Ministerio de Defensa
- Comandante EP Manuel Lazarte Alatriza, Ministerio de Defensa
- Doctora Martha Patricia Hurtado Tello, Comisión Nacional de Zonas Francas de Tratamiento Especial Comercial y Zonas Especiales de Desarrollo
- Economista Roberto Rotondo Mendoza

Secretarios Ejecutivos:

- Segundo Secretario Gino Arciniega Luces, Ministerio de Relaciones Exteriores
- Segundo Secretario Oscar Paredes Loza, Ministerio de Relaciones Exteriores
- Tercer Secretario Raúl Hidalgo Gallegos, Ministerio de Relaciones Exteriores



AGENDA

FECHAS: 26 Y 27 de abril de 1999
LUGAR: MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
INSTALACIÓN: 10.00 hrs.

1. Inauguración a cargo del Embajador Jorge Valdez Carrillo, Vice Ministro y Secretario General de Relaciones Exteriores
2. Instalación de las Comisiones
3. Sesión de los Grupos de Trabajo
4. Sesión Plenaria
5. Conclusiones
6. Acta Final



ANEXO 4

ESPECIFICACIONES DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL EJE VIAL N° 5

- Ancho de calzada 6.60 metros
- Radio mínimo de curvatura 110 metros
- Pendiente longitudinal máxima 5%
- Ancho de bermas 1.20 metros
- Calzada Tratamiento superficial bituminoso

