

*“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”*



**COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ**  
**CONSEJO DEPARTAMENTAL ANCASH CHIMBOTE**

**INFORME DE VISITA DE INSPECCIÓN TÉCNICA**

**OBRA: “CONSTRUCCIÓN DE PISTA Y VEREDA; EN EL (LA) CON LA CICLOVÍA EN LA AVENIDA PROLONGACIÓN PARDO, TRAMO ENTRE LA AVENIDAD PORTUARIA Y AVENIDA LOS PELICANOS DEL DISTRITO DE NUEVO CHIMBOTE, PROVINCIA SANTA, DEPARTAMENTO ANCASH” CUI: 2660310.**

**I. ANTECEDENTES:**

- a) Mediante Carta N° 044-2026/JDC, el secretario general del Pueblo Joven Primero de Mayo – Nuevo Chimbote, Sr. Jimmy Ferrer Campos, solicitó al Decano del Colegio de Ingenieros del Perú – Consejo Departamental Áncash Chimbote la realización de una visita técnica a la obra de la referencia, a cargo de ingenieros especialistas, con la finalidad de verificar los presuntos problemas técnicos identificados durante la ejecución del proyecto.
- b) En atención a la solicitud presentada, con fecha 22 de junio de 2026, una comisión técnica integrada por ingenieros especialistas del Colegio de Ingenieros del Perú – Consejo Departamental Áncash Chimbote realizó una inspección técnica in situ a la obra denominada: **“Construcción de pista y vereda con ciclovia en la avenida Prolongación Pardo, tramo comprendido entre la avenida Portuaria y la avenida Los Pelicanos, distrito de Nuevo Chimbote, provincia del Santa, departamento de Áncash”**, con Código Único de Inversiones (CUI) N° 2660310.
- c) La visita técnica se inició a las 10:00 horas del 22 de junio de 2026 en la avenida Prolongación Pardo, lugar donde se ejecuta la obra. La inspección contó con la participación del Decano del Colegio de Ingenieros del Perú – Consejo Departamental Áncash Chimbote, Ing. Gumercindo Flores Reyes, acompañado por los ingenieros Fares Mundaca Bernabé, Jorge Morillo Trujillo, Robert Reyes Novoa, Luis Terrones y Luis Ancajima Timaná. Asimismo, participaron los dirigentes vecinales, moradores del sector y el personal técnico responsable de la ejecución de la obra, incluyendo al feje de supervisión de obra Ing. Luis Cortez Lector y al residente de obra, Ing. Yoji Ávila Mezarino.



Se realizó la inspección técnica in situ, con el propósito de verificar las condiciones de ejecución de la obra y evaluar los aspectos técnicos observados por los solicitantes.

## II. ANÁLISIS:

La obra inspeccionada corresponde al proyecto denominado **“Construcción de Pista y Vereda con Ciclovía en la Av. Prolongación Pardo, tramo comprendido entre la Av. Portuaria y la Av. Los Pelícanos, distrito de Nuevo Chimbote, provincia del Santa, departamento de Áncash”**, con Código Único de Inversiones (CUI) N° 2660310.

De acuerdo con el expediente técnico, el objetivo del proyecto es mejorar las condiciones de transitabilidad de una de las principales vías de acceso al distrito de Nuevo Chimbote, considerando el incremento sostenido del flujo vehicular entre las ciudades de Chimbote y Nuevo Chimbote. En ese sentido, la intervención busca optimizar la circulación vehicular y peatonal, reducir los niveles de congestión y fortalecer las condiciones de seguridad vial para todos los usuarios de la vía.

Previo a la ejecución del proyecto, la avenida presentaba un avanzado estado de deterioro como consecuencia del envejecimiento de la infraestructura, la ausencia de intervenciones de mantenimiento oportuno y los daños ocasionados por el fenómeno El Niño Costero del año 2017. Entre las principales patologías identificadas se encontraban fisuras longitudinales y transversales, deformaciones superficiales, agrietamiento tipo piel de cocodrilo, baches y hundimientos localizados, afectando significativamente la capacidad funcional y el nivel de servicio de la vía.

Frente a esta problemática, el proyecto contempla la reconstrucción integral de la infraestructura vial mediante la ejecución de nuevas calzadas, veredas y ciclovía, así como el mejoramiento del sistema de drenaje pluvial. Para ello, se considera la adecuación de la rasante de la vía y la implementación de obras que permitan la adecuada evacuación de las aguas pluviales, con la finalidad de evitar su acumulación, reducir el riesgo de deterioro prematuro del pavimento y prolongar la vida útil de la infraestructura.

Según el expediente técnico, la ejecución de la obra comprende los siguientes componentes y partidas principales:

### 1. Pavimentación

- Obras provisionales, trabajos preliminares, seguridad y salud en el trabajo.
- Pavimento flexible
- Pavimento rígido
- Señalización horizontal y vertical
- Plan de contingencia vial
- Otras partidas complementarias

### 2. Veredas y paraderos

#### Veredas:

- Trabajos preliminares
- Movimiento de tierras



- Concreto simple
- Pintado
- Otras partidas complementarias

#### **Paraderos:**

- Trabajos preliminares
- Movimiento de tierras
- Concreto simple
- Concreto armado
- Revoques y enlucidos
- Carpintería metálica
- Sistema solar
- Áreas verdes
- Colocación de adoquines.

#### **3. Sardineles**

- Trabajos preliminares
- Movimiento de tierras
- Concreto armado
- Pintado
- Áreas verdes al 30%
- Otras partidas complementarias

#### **4. Muros de contención**

- Trabajos preliminares
- Movimiento de tierras
- Concreto simple
- Concreto armado
- Revoques y enlucidos
- Pintado
- Otras partidas complementarias

#### **5. Ciclovía**

- Trabajos preliminares
- Movimiento de tierras
- Señalización
- Áreas verdes (jardines)
- Rampas (para cocheras)
- Ampliación de calzada
- Concreto armado
- Otras partidas complementarias



## 6. Semaforización

### Intersección Av. Perú – Av. Prolongación Pardo:

- Movimiento de tierras.
- Concreto simple.
- Concreto armado.
- Pintado.
- Carpintería metálica.
- Instalación de semáforos vehiculares y peatonales.
- Sistema de semaforización.
- Pozo a tierra.
- Pruebas y puesta en operación.
- Otras partidas complementarias.

### Intersección Jr. Miraflores – Av. Prolongación Pardo:

- Movimiento de tierras.
- Concreto simple.
- Concreto armado.
- Pintado.
- Carpintería metálica.
- Instalación de semáforos vehiculares y peatonales.
- Sistema de semaforización.
- Pozo a tierra.
- Pruebas y puesta en operación.
- Otras partidas complementarias.

## III. INSPECCIÓN IN SITU:

En atención a la visita técnica realizada el 22 de junio de 2026 por la comisión de ingenieros especialistas designada por el **Colegio de Ingenieros del Perú – Consejo Departamental Áncash Chimbote**, se efectuó la inspección técnica a la obra denominada **“Construcción de Pista y Vereda con Ciclovía en la avenida Prolongación Pardo, tramo comprendido entre la avenida Portuaria y la avenida Los Pelícanos, distrito de Nuevo Chimbote, provincia del Santa, departamento de Áncash”**, con Código Único de Inversiones (CUI) N° 2660310.

Durante la visita se realizó un recorrido integral por toda el área de intervención del proyecto, verificándose el estado de las estructuras de pavimento, veredas, sardineles, ciclovía y demás componentes ejecutados. Asimismo, se recogieron las observaciones formuladas por los dirigentes vecinales, moradores del sector y personal técnico responsable de la ejecución del proyecto.



La información técnica y contractual de la obra es la siguiente:

- **Nombre de la obra:** Construcción de Pista y Vereda con Ciclovía en la avenida Prolongación Pardo, tramo comprendido entre la avenida Portuaria y la avenida Los Pelícanos, distrito de Nuevo Chimbote, provincia del Santa, departamento de Áncash – CUI N° 2660310.
- **Modalidad de ejecución:** Por contrata.
- **Monto de inversión:** S/ 12'863,240.50
- **Plazo de ejecución:** 240 días calendario.
- **Entidad ejecutora:** Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote.
- **Contratista ejecutor:** Consorcio Avenida Pardo

La presente inspección técnica tuvo por finalidad verificar el estado situacional de la obra y evaluar las observaciones formuladas por los representantes del sector, mediante la constatación directa de las condiciones existentes en campo.

Como resultado del recorrido efectuado, se verificaron los siguientes aspectos materia de evaluación:

1. Posibles afectaciones por inundación del pavimento.
2. Falta de sistemas de drenaje para evacuación de aguas en zona de los humedales.
3. Muros de contención que tienen problemas de carbonatación y corrosión.

A continuación, se detallan en cada punto los aspectos más relevantes observados durante la inspección.



Fotografía N°01: Vista panorámica de la obra en ejecución.





Fotografía N°02: Inicio de la Inspección con la presencia de los dirigentes vecinales.



Fotografía N°03: Verificación de los probables desbordes y afectación de la carpeta asfáltica

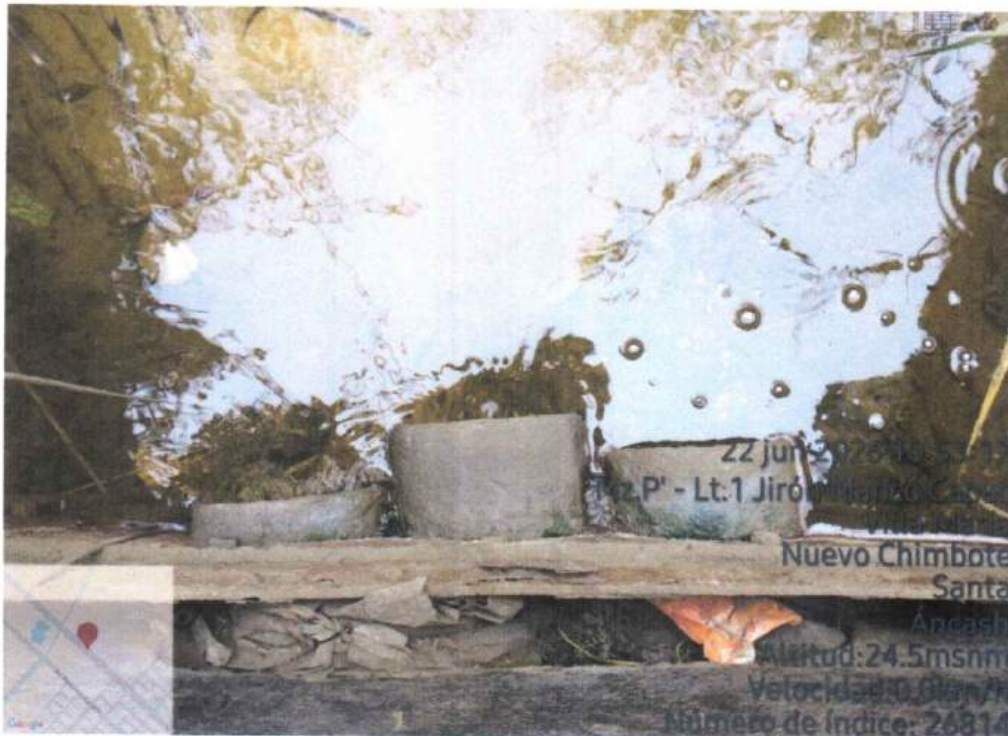




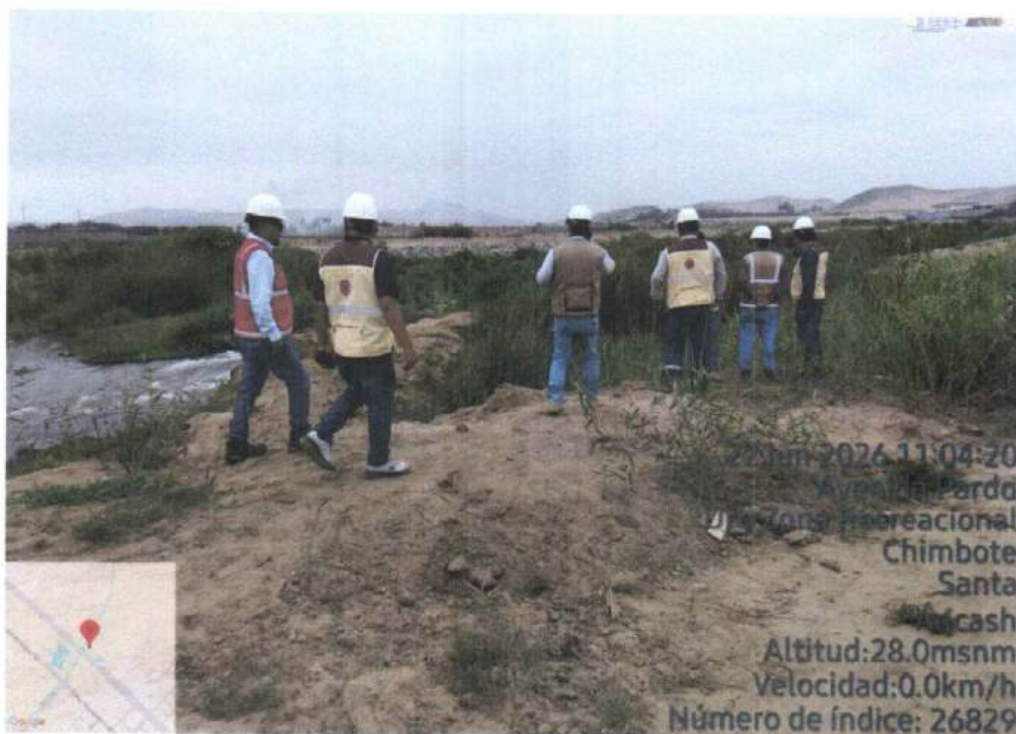
Fotografía N°04: Se aprecia la pendiente del pavimento, formando en su punto medio una curva vertical.



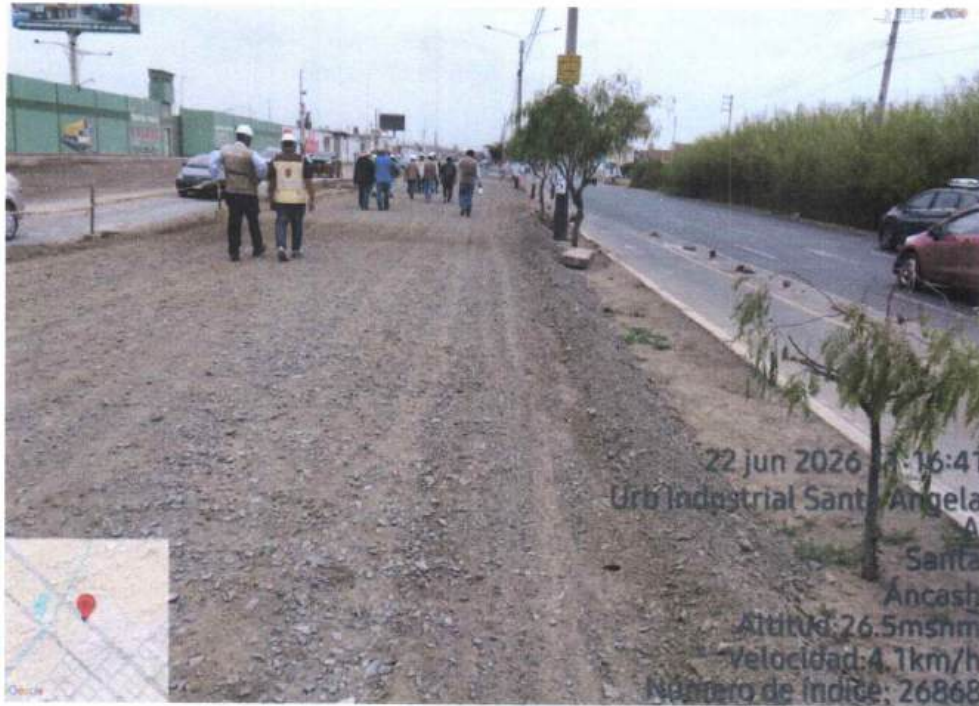
Fotografía N°05: El Proyecto no contempla ejecución de alcantarillas que eviten la evacuación inmediata de las aguas de los humedales.



**Fotografía N°06:** Actualmente existen 03 tuberías de drenaje que conectan los humedales



**Fotografía N°07:** El río Lacramarca se encuentra colmatado y con trabajos inconclusos de mantenimiento.



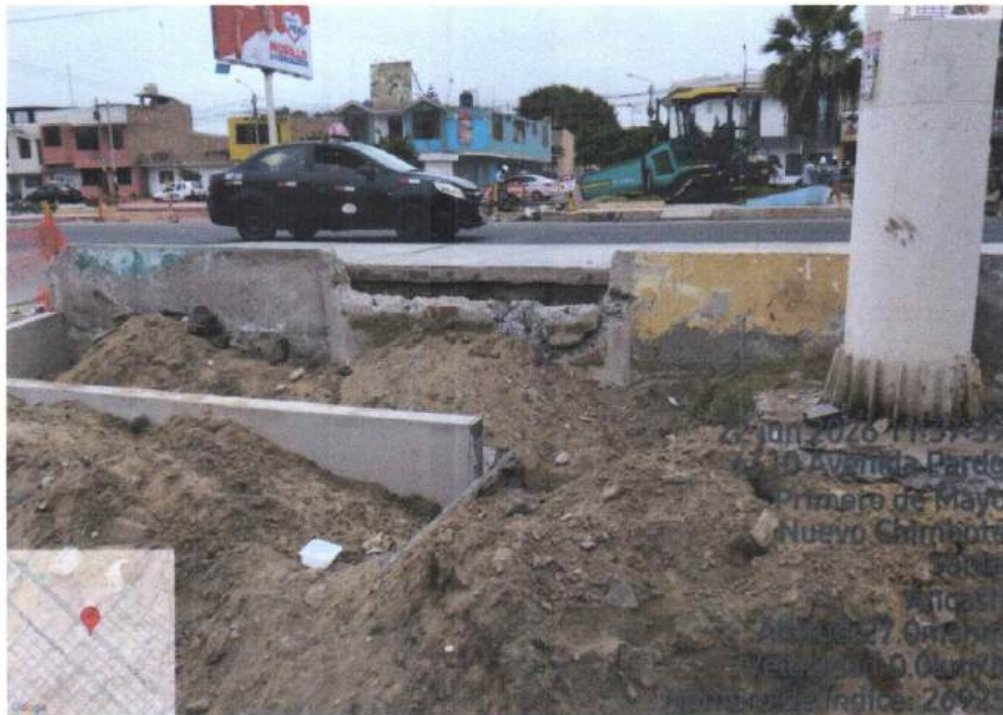
Fotografía N°08: El pavimento flexible que se colocará en ese tramo, tendrá problemas ante aguas de lluvia o por desborde de los humedales.



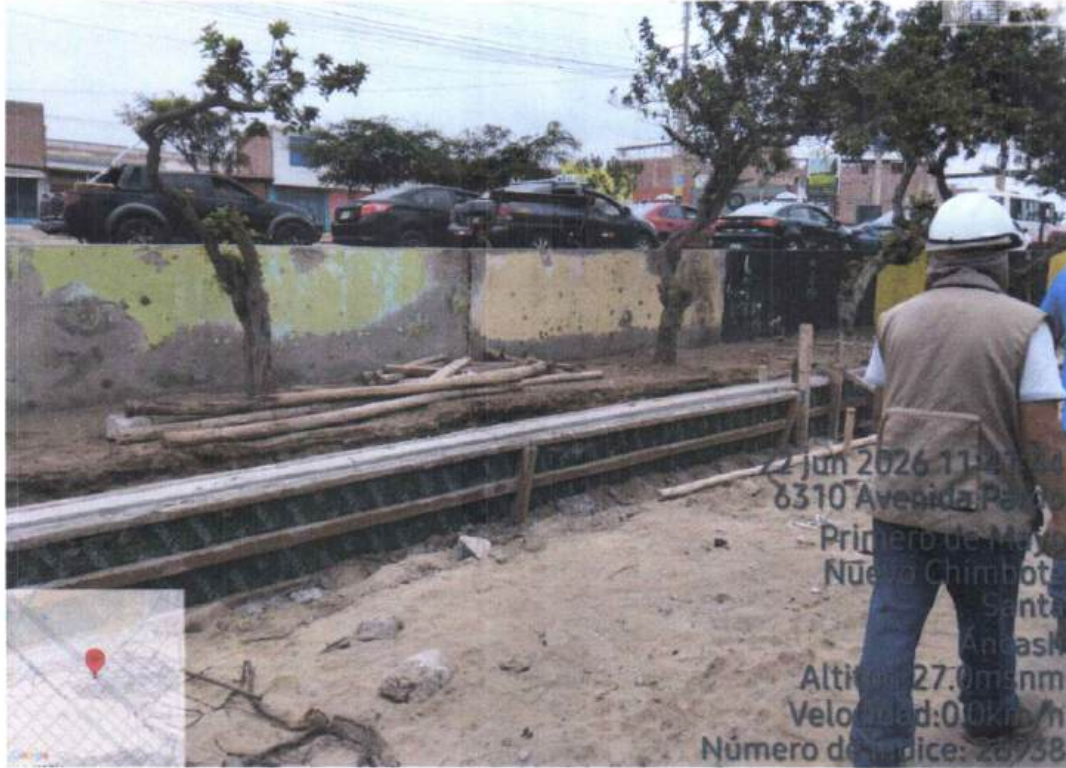
Fotografía N°09: En los sardineles y muros de contención en su mayoría tienen problemas de carbonatación y corrosión.



**Fotografía N°10: Se debe retirar los árboles ubicados en zonas de Ciclovía.**



**Fotografía N°11: Debe retirarse los postes metálicos ubicados en áreas verdes**



Fotografía N°12: Los muros de contención existentes tienen problemas de carbonatación y corrosión.



#### IV. CONCLUSIONES:

1. De la inspección técnica efectuada se advierte que, en el tramo colindante con los humedales y áreas próximas al río Lacramarca, existen condiciones que podrían generar acumulación o desborde de aguas pluviales y/o provenientes de los humedales hacia la infraestructura vial proyectada. Esta situación se ve acentuada por la configuración topográfica observada en campo, donde la rasante del pavimento presenta una curva vertical y zonas con pendiente que podrían favorecer la concentración de escorrentías superficiales.
2. Se verificó que el expediente técnico no contempla de manera específica obras de drenaje transversal o estructuras complementarias suficientes para garantizar la evacuación oportuna de las aguas provenientes de los humedales hacia un punto de descarga técnicamente definido. Si bien se identificó la existencia de tres tuberías de drenaje, durante la visita no se acreditó su capacidad hidráulica, estado de conservación, cotas de entrada y salida, ni su compatibilidad con la solución vial proyectada.
3. La ausencia o insuficiencia de un sistema integral de drenaje representa un riesgo para la durabilidad del pavimento flexible previsto en el sector, debido a que la presencia permanente o eventual de agua puede provocar saturación de la subrasante, pérdida de capacidad portante, deterioro de la base y subbase, deformaciones, fisuramiento, desprendimiento de la carpeta asfáltica y aparición prematura de baches.

4. Se constató que el río Lacramarca presenta sectores colmatados y con mantenimiento inconcluso, condición que podría limitar la adecuada evacuación de las aguas durante eventos de lluvia intensa o incremento de caudales. Esta condición constituye un factor externo que debe ser considerado en la evaluación hidráulica del proyecto, a fin de evitar que la obra vial resulte afectada por represamientos, reboses o retorno de aguas hacia el área de intervención.
5. En los sardineles y muros de contención existentes se observaron signos visibles de deterioro, tales como desprendimiento de recubrimiento, exposición de elementos metálicos y manchas compatibles con procesos de corrosión. Tales evidencias requieren una evaluación técnica especializada, puesto que la pérdida de recubrimiento y la corrosión del acero pueden comprometer progresivamente la adherencia acero-concreto, reducir la sección resistente de las armaduras y afectar la estabilidad y vida útil de dichas estructuras.
6. Respecto a los árboles y postes ubicados dentro o próximos al trazo de la ciclovía y áreas verdes, se verificó la existencia de interferencias físicas que podrían afectar la continuidad geométrica, funcionalidad y seguridad de la infraestructura proyectada. Estas interferencias deberán ser resueltas previamente a la culminación de los trabajos, mediante acciones debidamente coordinadas y autorizadas.
7. La problemática observada no debe ser abordada únicamente como una intervención puntual de pavimentación, sino como parte de una solución integral que articule la rasante vial, drenaje superficial, drenaje transversal, manejo de aguas provenientes de humedales, condición del cauce receptor y protección de las estructuras existentes.



## V. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda que, antes de la colocación definitiva de la carpeta asfáltica en los sectores próximos a los humedales y al río Lacramarca, la Entidad disponga una evaluación complementaria de carácter topográfico, hidrológico e hidráulico, a cargo de un especialista competente, con la finalidad de verificar la capacidad de drenaje requerida y definir las obras necesarias para garantizar la evacuación segura de las aguas.
2. La evaluación hidráulica deberá incluir, como mínimo, la verificación de cotas de rasante, pendientes longitudinales y transversales de la vía, dirección de escorrentías, ubicación de puntos bajos, capacidad de las tuberías existentes, niveles de descarga, condición del cauce receptor y comportamiento del sistema ante eventos de lluvia intensa o incremento del nivel de agua en los humedales.
3. En función de los resultados de dicha evaluación, se recomienda implementar las obras de drenaje que resulten técnicamente necesarias, tales como sumideros, cunetas, canaletas, alcantarillas, tuberías de cruce, cajas de captación, colectores, estructuras de descarga y protección contra erosión. La solución deberá estar sustentada mediante memoria de cálculo, planos, metrados, especificaciones técnicas y presupuesto correspondiente.

4. Se recomienda verificar en campo la condición, diámetro, pendiente, continuidad, colmatación y capacidad hidráulica de las tres tuberías existentes que conectan los humedales. De determinarse que dichas estructuras son insuficientes, se deberá considerar su rehabilitación, ampliación, reemplazo o complementación con nuevas estructuras de drenaje.
5. Para evitar el deterioro prematuro del pavimento flexible, se recomienda realizar controles estrictos sobre la calidad de la subrasante, contenido de humedad, capacidad portante, compactación de base y subbase, pendientes de evacuación y calidad de la carpeta asfáltica. Los controles deberán quedar sustentados mediante ensayos de laboratorio, protocolos de campo y registros de supervisión.
6. Se recomienda ejecutar en la zona de curva vertical, pavimento rígido (pavimento de concreto armado), específicamente en la zona de los humedales.
7. Se recomienda efectuar una evaluación especializada de los muros de contención y sardineles existentes, incluyendo levantamiento de daños, medición de fisuras, determinación de profundidad de carbonatación, evaluación de corrosión del acero, verificación de recubrimientos y, de ser necesario, extracción de testigos de concreto. Con base en estos resultados deberá definirse si corresponde ejecutar reparación localizada, reforzamiento, reconstrucción parcial o reemplazo de los elementos afectados.
8. En los elementos donde se confirme corrosión del acero, se recomienda retirar el concreto deteriorado o disgregado, limpiar y tratar las armaduras, reponer las secciones metálicas que presenten pérdida significativa, aplicar productos pasivadores y ejecutar la reposición del concreto o mortero de reparación estructural, asegurando un adecuado recubrimiento y protección superficial.
9. Se recomienda que la Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote coordine con las entidades competentes la limpieza, descolmatación y mantenimiento periódico del río Lacramarca, debido a que su condición hidráulica influye directamente en la capacidad de evacuación de las aguas del entorno. No obstante, la solución de drenaje de la vía deberá diseñarse de manera que mantenga su funcionalidad aun ante variaciones temporales del nivel del cauce receptor.
10. Respecto a los árboles y postes que interfieren con la ciclovía y áreas verdes, se recomienda elaborar un plan de liberación de interferencias. En el caso de árboles, deberá evaluarse prioritariamente su trasplante o reubicación, dejando como alternativa final el retiro, previa autorización de la entidad competente. Para los postes y elementos de servicios públicos, deberá coordinarse formalmente con las empresas prestadoras correspondientes.
11. Finalmente, se recomienda que toda modificación, obra complementaria o solución técnica adicional que resulte necesaria sea incorporada conforme al procedimiento contractual y normativo aplicable, contando previamente con el sustento técnico del proyectista, pronunciamiento de la supervisión, aprobación de la Entidad y la documentación respectiva en el cuaderno de obra.

  
Ing. CIP GUMERCINDO FLORES REYES  
DECANO  
Colegio de Ingenieros del Perú CDACH