



# IIRSA: Un reto para Sudamérica

## Información básica

■ IIRSA: Un reto para Sudamérica  
Información básica

Texto y edición: Andrés Mego

Diseño e Impresión: Sonimágenes del Perú

Asociación Civil Labor

[www.labor.org.pe](http://www.labor.org.pe)

Diciembre 2007

## 1. ¿Qué es IIRSA?

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) es un ambicioso programa que apunta a la integración física de América del Sur en los rubros de transporte, comunicaciones y energía. Esta propuesta se presentó en la 1ra Reunión de Presidentes de América del Sur, realizada en Brasilia (Brasil) en septiembre del 2000, y fue firmada por los 12 presidentes de los países sudamericanos.

IIRSA es un plan de interconexión de infraestructura y no una iniciativa de integración real que implicaría además una serie de procesos políticos, sociales y económicos. IIRSA busca incrementar la competitividad de la región frente a los mercados internacionales y, para ello, considera indispensable superar las “barreras geográficas” del continente como la Cuenca Amazónica o la Cordillera de los Andes. Con este fin se promueven proyectos de construcción de carreteras, ferrocarriles, hidrovías, puertos, gasoductos, oleoductos, telecomunicaciones, y otras obras que en la mayoría de casos trascienden las fronteras nacionales.

## 2. Estructura y componentes de IIRSA

Para administrar una iniciativa de tal envergadura entre países independientes, cada uno con sus propias prioridades de desarrollo, IIRSA ha adoptado a un nivel supranacional tres instancias de toma de decisiones:

- **Comité de Dirección Ejecutiva:** Compuesto por autoridades gubernamentales de alto nivel de cada uno de los doce países. Aprueban planes de acción, diseñan el marco regulatorio y definen los lineamientos estratégicos de la iniciativa.
- **Comité de Coordinación Técnica:** Está conformado por tres instituciones multilaterales de financiación del desarrollo: la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata-FONPLATA.

Estos bancos multilaterales han tenido un papel muy activo en el financiamiento de los estudios y proyectos que han dado origen a IIRSA. Su rol es proporcionar apoyo técnico al Comité de Dirección Ejecutiva y promover el involucramiento del sector privado.

- **Grupos Técnicos Ejecutivos:** Son grupos especializados conformados por funcionarios públicos y expertos designados por los gobiernos. Se ocupan de temas específicos en cada uno de los 10 ejes de IIRSA y procesos sectoriales de integración.

## Ejes de Integración y Desarrollo

Dentro del marco de IIRSA, el continente se ha dividido en “diez ejes de integración económica” que traspasan las fronteras de los países. Estos ejes delimitan espacios geográficos que se caracterizan por un determinado tipo de riqueza en recursos naturales y por la presencia de flujos de comercio, consolidados o po-

**Eje Andino**  
Bolivia, Colombia, Ecuador,  
Perú, Venezuela



**Eje Andino del Sur**  
Argentina, Bolivia, Chile



**Eje Capricornio**  
Argentina, Brasil, Chile,  
Paraguay



**Eje del Amazonas**  
Brasil, Colombia, Ecuador,  
Perú



**Eje del Escudo Guayanés**  
Brasil, Guyana, Surinam,  
Venezuela



**Eje del Sur**  
Argentina, Chile



**Eje de la Hidrovia  
Paraguay-Paraná**  
Argentina, Bolivia, Brasil,  
Paraguay, Uruguay



**Eje Interoceánico  
Central**  
Bolivia, Brasil, Chile,  
Paraguay, Perú



**Eje MERCOSUR-Chile**



**Eje Perú-Bolivia-Brasil**



tenciales, que se desarrollan en su interior. En el caso de los ejes “emergentes” se espera que, gracias a la construcción de obras de infraestructura, estos puedan incrementar su poder económico.

Los ejes son el instrumento fundamental de IIRSA para lograr sus objetivos, dentro de los cuales se identifican y proponen los proyectos.

## Agenda de Implementación Consensuada

En el marco de IIRSA, los gobiernos han conformado una cartera de aproximadamente 395 proyectos de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones que representan una inversión aproximada de US\$ 37 mil millones.

De esta cartera, los gobiernos seleccionaron un conjunto más reducido de proyectos por su alta importancia en la configuración de los ejes a los cuales están dando atención especial para su financiamiento y ejecución en el corto plazo, esta selección es conocida como la Agenda de Implementación Consensuada. Este documento fue aprobado por el Comité de Dirección Ejecutiva en el 2004 y contiene 31 proyectos priorizados por una inversión aproximada de \$ 6,900 millones.

## Procesos Sectoriales de Integración

Otro componente esencial de IIRSA. Mediante estos procesos se buscará que los países coincidan en sus normas y mecanismos institucionales, removiendo barreras de orden regulatorio, legal y operativo que limiten el uso de la infraestructura existente y las que obstaculizarían las inversiones en nuevas obras. Con esto se busca permitir el libre comercio de bienes y servicios dentro de la región. En este sentido, en etapas posteriores, se impulsaría la creación de instituciones supranacionales con el objetivo de aumentar aún más la eficacia de los sectores (es decir, transporte marítimo, aéreo, multimodal, etc.) para apuntalar la competitividad de la región.

### 3. Preocupaciones de la Sociedad Civil

Muchas organizaciones de la sociedad civil en la región sudamericana han expresado inquietudes sobre esta iniciativa. Los principales temas de debate son la falta de transparencia, la institucionalidad estatal débil y la ausencia de mecanismos de participación ciudadana. También se han sostenido críticas como el origen de impactos ambientales y sociales negativos a causa de los megaproyectos.

- **Falta de transparencia:** Los parlamentarios de los países saben muy poco de la existencia de IIRSA. Por otra parte, las autoridades locales y los grupos de la sociedad civil no tienen acceso oportuno y anticipado sobre la selección de proyectos IIRSA. La información sobre los proyectos se encuentra dispersa y no se dispone de mucha información acerca de los costos y beneficios de los proyectos para las poblaciones locales.
- **Institucionalidad estatal débil:** Las regiones y las autoridades locales se ven forzadas a responder a los impactos de los megaproyectos con capacidades muy limitadas en términos técnicos, políticos y económicos. Por lo general, los gobiernos regionales y locales deben construir visiones de desarrollo y planes de ordenamiento territorial a través de consensos democráticos, pero estas visiones son desbordadas por los rápidos cambios (como las olas migratorias) que impulsan los megaproyectos de IIRSA, decididos a nivel del gobierno central. En este contexto de instituciones débiles, IIRSA está construyendo primero la infraestructura y los arreglos institucionales y de manejo del territorio deben encararse apresuradamente.
- **Limitado conocimiento de la ciudadanía:** Un aspecto polémico de IIRSA en cuanto a participación ciudadana es que la población local sólo conoce de los impactos inmediatos de proyectos específicos mientras que en la práctica su entorno está siendo cambiado no sólo por factores a corto plazo, sino también por la combinación de varios megaproyectos actuando en sinergia sobre una región ecológica y económica (los llamados "ejes"). El reto es fortalecer a las comunidades locales con el conocimiento y las prácticas organizacionales que les permitan un mayor control de los cambios a gran escala que afectan su entorno.
- **Impactos sociales y ambientales:** A pesar del beneficio económico de la mejora de la infraestructura de un país, es muy posible que los megaproyectos IIRSA impacten negativamente en el medioambiente y en poblaciones vulnerables si no se establecen medidas efectivas de mitigación y planificación. Los principales proyectos IIRSA atraviesan territorios indígenas y áreas de ecosistemas sensibles y de gran biodiversidad. Los impactos directos incluyen el desplazamiento y la disrupción social en las comunidades, erosión, deforestación, contaminación y cambios potencialmente significativos en la hidrología de los ríos y en los ecosistemas de llanura aluvial. Indirectamente, es probable que los proyectos IIRSA faciliten la tala indiscriminada de árboles, la minería artesanal, la ocupación desordenada del territorio, y alienten otros fenómenos como la migración a gran escala y la expansión de la frontera agrícola irresponsable.

## 4. Principales proyectos IIRSA en el Perú

En el Perú, los proyectos IIRSA en su mayoría están orientados al mejoramiento de carreteras. La Agencia de Promoción de la Inversión (PROINVERSION) es la entidad pública peruana encargada de dar la buena pro para la puesta en marcha de estos proyectos. Entre los principales tenemos estos tres corredores que conectan la costa con la región amazónica, posibilitando una mejor comunicación con el vecino Brasil.

### ■ Eje Multimodal Amazonas Norte

Este proyecto consiste en la rehabilitación y modernización de la infraestructura vial desde el puerto de Paita, en la costa norte del Perú, hasta el puerto de Yurimaguas (Loreto). A partir de este punto, el eje continúa vía fluvial a través de los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas hasta la frontera con Brasil. Los tramos viales tienen en total una extensión de 960.40 Km y atraviesan los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto. Según PROINVERSIÓN, la rehabilitación de los tramos de carreteras incluye obras por un costo de entre US\$150 y US\$ 180 millones. Según lo dispuesto tomará 4 años en concluirse. El tramo prioritario es la carretera Tarapoto – Yurimaguas cuya rehabilitación está entre las primeras en ejecutarse.

La empresa ganadora de la buena pro para el desarrollo de este proyecto fue la Concesionaria IIRSA Norte, conformada por las constructoras Andrade Gutiérrez, Norberto Odebrecht y Graña & Montero. La CAF ha aprobado una línea de crédito de enlace por US\$ 60 millones para iniciar los trabajos, de igual manera, el BID ha aprobado una Garantía de Riesgo parcial también por US\$ 60 millones.

A diferencia de otros proyectos IIRSA, y por primera vez en el sector vial, el Eje Multimodal Amazonas Norte cuenta con un Estudio Ambiental Estratégico (EAE), una herramienta que cuantifica y previene los impactos potenciales indirectos. El análisis que otorga este tipo de estudios es el más indicado para megaproyectos de infraestructura donde los impactos más perjudiciales no ocurren durante la ejecución de la obra sino durante el aprovechamiento de la misma por una serie de factores sociales y ambientales.

Según este estudio, el corredor vial podría tener efectos negativos en las Áreas Naturales Protegidas de los Bosques de Protección Cordillera Escalera y Alto Mayo (San Martín), a causa de la tala ilegal y la migración descontrolada. Además podría tener efecto sobre la cultura y tradición de las comunidades indígenas Aguarunas y Kechwa Lamistas.

## ■ Eje Multimodal Amazonas Centro

Consiste en la rehabilitación y mantenimiento de los tramos viales entre Pucallpa y Puente Ricardo Palma (Lima). El Eje Multimodal Amazonas Centro incluye también los puertos fluviales de Pucallpa e Iquitos y la hidrovía del Ucayali. Según PROINVERSIÓN, la construcción de las obras de los tramos viales representará una inversión aproximada de US\$ 130 millones. Hasta la fecha (oct. 2007) el proyecto no ha sido concesionado.

## ■ Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil

Este corredor vial permitirá la salida de Brasil al Océano Pacífico a través del tramo que va desde Iñapari (Madre de Dios) a tres puertos marítimos del sur: San Juan de Marcona, Matarani e Ilo. Por eso este proyecto ha sido bautizado como la "Carretera Interoceánica Sur".

Este proyecto requerirá una inversión aproximada de US\$ 1.100 millones y es el más controversial a nivel nacional. En un principio fue criticado por haber sido exceptuado de procesos administrativos como el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Por otra parte, en el aspecto económico, no existe certeza sobre la producción proveniente de Madre de Dios, Cusco y Puno que podría comercializarse con Brasil utilizando la carretera. Sin embargo, existen indicios de que la migración espontánea, proveniente de las áreas más empobrecidas, se está traduciendo a ambos lados de la carretera en deforestación acelerada, contaminación de ríos y quebradas a causa de la minería informal del oro, asentamientos rurales precarios y caótico crecimiento urbano.

En junio del 2005, los tramos 2, 3 y 4 fueron adjudicados— tramos 2 y 3 al Consorcio Concesionario Interoceánico, formado por las empresas Norberto Odebrecht S.A (Brasil) y Graña y Montero S.A.A., JJC Contratistas Generales S.A. e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A (Perú). El tramo 4 fue concesionado al Consorcio Intersur, formado por las empresas brasileñas Andrade Gutierrez S.A. y Queiroz Galvao S.A. Las concesiones tienen un plazo de 25 años, y las compañías recibirán fondos del gobierno peruano para operar y mantener las carreteras después de su construcción. Por otra parte, los tramos 1 y 5 fueron los últimos en adjudicarse. Después de sucesivas postergaciones y con el manifiesto malestar de la regiones del sur (Puno, Arequipa y Moquegua) por donde atraviesan los tramos faltantes, finalmente fueron concesionadas en octubre 2007 a Concesionaria Vial del Sur (tramo 5) conformada por las empresas Hidalgo e Hidalgo SA, Construcción Administración SAC y Conorte S.A.; y Survial S.A. (tramo 1), conformado por las empresas Grupo Graña SAA y Montero, JJC Contratistas Generales, Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A.



Anteriormente (2006), la CAF propuso al Estado Peruano aceptar un préstamo de US\$ 10 millones para establecer un programa socio-ambiental de inversiones por tres años llamado: "Programa para la Gestión Ambiental y Social de los Impactos Indirectos del Corredor Vial Interoceánico Sur, Tramos 2, 3 y 4". El plan tiene un costo total de US\$ 17 millones, de los cuales US\$ 7'785,957 (43.8%) son la contrapartida del Estado. Se ha criticado que este fondo no estaría en justa proporción con el desembolso otorgado para la ejecución del proyecto (menos del 2% del costo estimado del asfaltado). El objetivo es "contribuir al fortalecimiento de la capacidad institucional y técnica de planificación, operación, titulación, supervisión y monitoreo".

# Anexo 1:

## Proyectos de la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

Nº	PROYECTOS	EJE	MILLONES DE US\$	PAÍSES
1	Duplicación de la Ruta 14	MERCOSUR-Chile	370,00	AR (BR)
2	Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira	MERCOSUR-Chile	176,80	UY (AR-BR)
3	Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Río Branco	MERCOSUR-Chile	12,00	BR-UY
4	Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)	MERCOSUR-Chile	1.200,00	BR (AR-UY)
5	Proyecto Ferroviario Los Andes-Mendoza	MERCOSUR-Chile	251,00	AR-CH
6	Ruta Internacional 60 CH (sector Valparaíso-Los Andes)	MERCOSUR-Chile	286,00	CH (AR)
7	Gasoducto del Noreste Argentino	MERCOSUR-Chile	1.000,00	AR (BO)
8	Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba	Capricornio	10,00	AR-BO
9	Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira y centro de frontera	Capricornio	55,00	PY-BR
10	Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez	Interoceánico Central	444,80	BO (BR-CH-PE)
11	Anillo Ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)	Interoceánico Central	400,00	BR
12	Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceánico Central	1,20	BO-PY
13	Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1º etapa)	Interoceánico Central	60,00	BO (PY)
14	Carretera Toledo-Pisiga	Interoceánico Central	93,00	BO (CH)

15	Rehabilitación de la Carretera Iquique-Colchane	Interoceánico Central	37,00	CH (BO)
16	Rehabilitación del Tramo El Sillar	Interoceánico Central	2,50	BO (BR-CH-PE)
17	Centro de Frontera de Desaguadero	Andino	7,50	BO-PE
18	Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2,00	CO-VE
19	Recuperación de la Navegabilidad por el Río Meta	Andino	108,00	CO-VE
20	Carretera Pasto-Mocoa	Amazonas	183,00	CO
21	Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	338,00	PE (BR)
22	Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puertos y Centros logísticos	Amazonas	589,00	PE (BR)
23	Puerto Francisco de Orellana	Amazonas	105,30	EC
24	Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco	Perú-Brasil-Bolivia	1.055,00	PE (BR)
25	Puente sobre el Río Acre	Perú-Brasil-Bolivia	12,00	BR-PE
26	Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1° etapa: estudios)	Escudo Guayanés	3,30	GY-BR
27	Puente sobre el Río Takutu	Escudo Guayanés	10,00	GY-BR
28	Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Suriname (Paramaribo) (1° etapa)	Escudo Guayanés	0,80	VE-GY-SU
29	Mejorías en la Vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowijne	Escudo Guayanés	105,00	SU-GY
30	Exportación por Envíos Postales para PYMES	TICs	2,50	Todos
31	Implementación de Acuerdo de Roaming en América del Sur	TICs	0,40	Todos

www.iirsa.org Actualizado a Julio 2007

## Anexo 2: Cartera de proyectos peruanos en IIRSA

### ■ Eje Andino

Grupo 5: Conexión Colombia  
(Puerto Tumaco) – Ecuador (Puerto Esmeralda – Guayaquil)  
Perú (Lima)

**Función Estratégica del Grupo:** Potenciar las relaciones comerciales y turísticas (playas y ecoturismo) de importantes zonas costeras del norte peruano, el Ecuador y las zonas del Pacífico-Sur colombiano. Para ello, se requiere implementar el nuevo paso de frontera en las costas de Colombia y Ecuador y resolver los problemas (transbordos, congestión, falta de coordinación interinstitucional) del paso entre Ecuador y Perú.

- Proyectos (con participación del Perú):
  - Red Vial No. 5 (Carretera Ancón-Huacho-Pativilca)  
Estado: Parcialmente financiado (BID). En ejecución.
  - Red Vial Nro. 4 (incluye vía evitamiento Chimbote)  
Estado: En proceso de licitación (PROINVERSION)
  - Redes Viales No. 2 y 3 (incluye vía evitamiento Chiclayo y Trujillo)  
Estado: Estudios parciales
  - Redes Viales Nro.1 (incluye vía evitamiento de Piura)  
Estado: En licitación para el 2007 (PROINVERSIÓN)
  - Puerto Inca-Huaquillas y Puente Internacional en Huaquillas-Aguas Verdes, paso lateral en Huaquillas  
Estado: Con financiamiento pendiente (Unión Europea)
  - CEBAF Huaquillas-Aguas Verdes  
Estado: Con financiamiento asegurado (Unión Europea)

Grupo 7: Conexión Perú – Ecuador II  
(Quito- Puente de Integración –Tingo Maria)

**Función Estratégica del Grupo:** Viabilizar un corredor internacional de comercio nuevo a partir del mejoramiento de las vías que unen las ciudades de Loja y

Tarapoto. Este corredor integraría el sur andino del Ecuador (Loja y Cuenca) con la selva norte y central del Perú (San Ignacio, Moyabamba, Rioja y Tarapoto).

- Proyectos (con participación del Perú):
  - Mejoramiento de la carretera Juanjui-Tocache. Ruta nacional 5N  
Estado: Parcialmente financiado (USAID). En ejecución.
  - Mejoramiento de la carretera Tarapoto-Juanjui. Ruta nacional 5N  
Estado: En estudios (MTC)
  - Mejoramiento de la carretera Tocache-DV-Tingo María. Ruta nacional 5N  
Estado: En estudios (MTC)
  - Mejoramiento del Aeropuerto de Tarapoto  
Estado: Concesionado (ProInversión)
  - Mejoramiento en Aeropuerto de Huánuco  
Estado: Desconocido
  - Pavimentación Vilcabamba-Puente de Integración-Jaen  
Estado: Parcialmente financiado (Plan Binacional Peru - Ecuador, CAF)

#### Grupo 8: Conexión Perú – Bolivia (Huancayo – Ayacucho – Tarija – Bermejo)

**Función Estratégica del Grupo:** Potenciar las relaciones económicas entre las ciudades andinas de Perú (Puno, Cusco, Abancay) y Bolivia (La Paz, Oruro, Potosí) que funcionan a través de vías pavimentadas existentes y ampliarlas hacia la zona andina central del Perú y el noroeste andino argentino.

- Proyectos (con participación del Perú):
  - CEBAF Desaguadero  
Estado: Parcialmente financiado (BID, Estado).
  - Construcción de la vía de evitamiento de Urcos  
Estado: Desconocido
  - Culminación de pavimento Huancayo-Ayacucho  
Estado: Desconocido
  - Mejoramiento de la carretera Ayacucho - Abancay  
Estado: Desconocido

## ■ Eje Amazonas

### Grupo 3: Acceso a la Hidrovía del Huallaga - Marañón

**Función Estratégica del Grupo:** Mejorar la logística de acceso a la Hidrovía del Huallaga (Puerto de Yurimaguas), incrementando la competitividad del corredor de integración costa – sierra – selva de la región norte del Perú. Implementar otra alternativa de integración para el corredor norte (Río Marañón) a través del Puerto de Sarameriza. Esta alternativa puede servir también para la integración con la región sur y sureste del Ecuador (Río Morona).

- Proyectos (con participación del Perú):
  - Aeropuerto de Yurimaguas  
Estado: Desconocido
  - Carretera Bagua-Rioja  
Estado: Concesionado.
  - Centro Logístico Paita  
Estado: No financiado
  - Construcción y mejoramiento de carretera El Reposo-Saramiriza. Ruta Nacional 4C  
Estado: En estudios.
  - Puerto Bayovar  
Estado: Desconocido
  - Puerto de Paita  
Estado: En licitación (2007)
  - Rehabilitación de Aeropuerto de Piura  
Estado: Concesionado (PROINVERSION)
  - Puerto Sarameriza  
Estado: Desconocido
  - Carretera Tarapoto –Yurimaguas y Puerto Yurimaguas  
Estado: Concesionado (PROINVERSION). Financiamiento CAF

### Grupo 4: Acceso de la Hidrovía del Ucayali

**Función Estratégica del Grupo:** Consolidar y incrementar la competitividad de la vía de integración costa – sierra – selva en el corredor central de integración este – oeste del territorio peruano, interconectando el principal centro urbano con el principal centro de explotación forestal del país, importante punto de apoyo logístico para la Amazonía norte peruana.

- Proyectos (con participación del Perú):
  - Aeropuerto de Pucallpa  
Estado: Concesionado (PROINVERSION)
  - Autopista Lima-Ricardo Palma  
Estado: En estudios
  - Centro Logístico Intermodal de Pucallpa  
Estado: Desconocido
  - Interconexión energética Pucallpa-Cruzeiro do Sul  
Estado: Desconocido
  - Modernización del puerto del Callao  
Estado: En ejecución.
  - Carretera Tingo Maria-Pucallpa y Puerto de Pucallpa  
Estado: En proceso de licitación
  - Interconexión vial Pucallpa - Cruzeiro do Sol  
Estado: Desconocido

#### Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas

**Función Estratégica del Grupo:** Consolidar y mejorar las condiciones de navegabilidad de los principales ríos de la Amazonía proporcionando un carácter bi-oceánico para los demás grupos del Eje. Requiere atención al tema de recuperación y protección ambiental de las cuencas altas

- Proyectos (con participación del Perú):
  - Navegabilidad de la Hidrovía Río Marañón  
Estado: Desconocido
  - Navegabilidad de la Hidrovía Río Huallaga  
Estado: En estudios
  - Navegabilidad de la Hidrovía Río Ucayali  
Estado: En estudios
  - Puerto y Centro Logístico Iquitos  
Estado: Desconocido
  - Navegación del Río Putumayo  
Estado: Desconocido
  - Navegación del Río Ica  
Estado: Desconocido

## ■ Eje Perú – Brasil – Bolivia

Grupo 1: Corredor Porto Velho – Rio Branco – Puerto Assis – Puerto Maldonado - Cuzco

**Función Estratégica del Grupo:** Proporcionar una alternativa de integración bi-oceánica a través de la extensión de la pavimentación desde Brasiléia / Cobija hasta La Paz por Riberalta y Yucumo. Desde estas últimas ciudades, se articularía hasta los puertos del Pacífico, conectando en su trayecto vastas porciones poco desarrolladas del territorio noroeste brasileño con el noreste boliviano.

- Proyectos (con participación del Perú):
  - Aeropuerto Puerto Maldonado  
Estado: Será licitado 2007 (2do paquete de aeropuertos regionales, ProInversión)
  - Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur o Carretera Interoceánica Sur  
Conexiones: Iñapari-Ilo, Iñapari-Matarani, Iñapari-San Juan de Marcona  
Estado: En ejecución (Financiamiento CAF, Estado, Sector privado)
  - Puente sobre el río Acre  
Estado: Concluido
  - Paso de frontera y construcción de CEBAF  
Estado: Forma parte del grupo Pasos de Frontera (Perú) financiado por el BID

Grupo 2: Río Branco – Cobija – Riberalta – Yucumo – La Paz

**Función Estratégica del Grupo:** Proporcionar una alternativa de integración bi-oceánica a través de la extensión de la pavimentación desde Brasiléia / Cobija hasta La Paz por Riberalta y Yucumo. Desde estas últimas ciudades, se articularía hasta los puertos del Pacífico, conectando en su trayecto vastas porciones poco desarrolladas del territorio noroeste brasileño con el noreste boliviano.

- Proyectos (con participación del Perú):
  - Paso de Frontera Bolivia - Perú (Extrema)  
Estado: Desconocido



## ■ Eje Interoceánico Central

### Grupo 5: Conexiones del Eje al Pacífico

**Función Estratégica del Grupo:** Aumentar el intercambio comercial entre los países y hacia los mercados internacionales. Reducir costos de transporte del Eje hacia el Pacífico. Reducir costos de importación desde el Pacífico. Aumenta la sinergia entre los grupos de proyectos. Aumenta confiabilidad y reduce el “riesgo corredor”

- Proyectos (con participación del Perú):
  - Mejoramiento de los Puertos Ilo y Matarani  
Estado: Matarani (Concesionado), Ilo (en licitación 2007)
  - Mejoramiento del aeropuerto de Ilo  
Estado: Será licitado 2007 (2do paquete de aeropuertos regionales, PROINVERSION)
  - Pavimentación Tacna - Mazocruz  
Estado: Desconocido
  - Rehabilitación Ilo/Matarani - Costanera Sur  
Estado: Desconocido

## Mayor información

- Sitio oficial de IIRSA: [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

### **Sociedad civil**

- Asociación Civil Labor, Perú: [www.labor.org.pe](http://www.labor.org.pe)
- Bank Information Center, USA-Proyecto Biceca: [www.biceca.org](http://www.biceca.org)
- Monitoreo de las Inversiones en Infraestructura y Energía en América del Sur: [www.infraest-energ-sudamerica.org](http://www.infraest-energ-sudamerica.org)

### **Bancos que financian IIRSA**

- Banco Interamericano de Desarrollo, BID: [www.iadb.org](http://www.iadb.org)
- Corporación Andina de Fomento, CAF: [www.caf.com](http://www.caf.com)