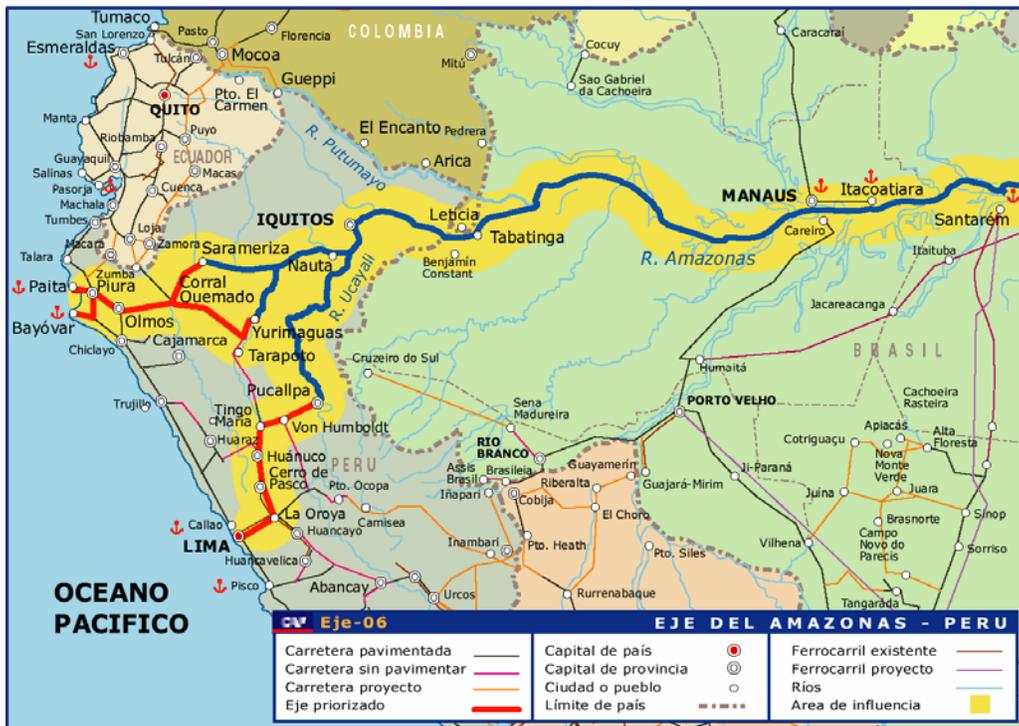


# EL CORREDOR BIOCEANICO NOR ORIENTAL, COMO EJE ARTICULADOR DE LA INTEGRACION MACROREGIONAL DEL NORTE Y NORORIENTE DEL PERU.<sup>1</sup>



Por. Econ. Lindon Vela Meléndez.<sup>2</sup>

Abril del 2011

<sup>1</sup> Este documento es parte de la investigación realizada para la reedición del texto “Anatomía Económica del Sub Espacio del Norte, Base de la Macroregión Norte”, publicado por la Cámara de Comercio y Producción de Lambayeque en Marzo del 2011.

<sup>2</sup> Economista de la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo de Lambayeque - Perú y miembro activo del GRUPO INTERDISCIPLINARIO DE ESTUDIOS CRÍTICOS Y DE AMÉRICA LATINA (GIECRYAL) de la Universidad Alicante de España.

## **CONTENIDO.**

### **INTRODUCCION.**

#### **I. LA NECESIDAD DEL PROCESO DE DESCENTRALIZACION Y REGIONALIZACIÓN EN EL PERU.**

#### **II. IMPORTANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL SUB ESPACIO DEL NORTE (SEN) EN EL PERÚ.**

Territorio y Demografía.

Aspectos sociales.

Economía y producción

Sector Financiero.

#### **III. PROPUESTA PARA INTEGRAR EL SUB ESPACIO DEL NORTE.**

**EJE MULTIMODAL NOR ANDINO AMAZONAS PERU- BRASIL:  
CORREDOR BIOCEANICO NOR ORIENTAL .**

##### **SOPORTE TECNICO.**

Desarrollo Económico Regional

Desarrollo Económico Local

Desarrollo Social, Ambiental y Cultural

##### **ESTRUCTURA.**

**Eje Modal Marítimo.**

**Eje Modal Carretero.**

**Tramos viales del Eje Multimodal Amazonas Norte.**

Proceso concesionario

Medición del Impacto de la obra.

Situación actual de la vía.

**Eje Modal Fluvial.**

##### **AREA DE INFLUENCIA DEL EJE DEL AMAZONAS.**

**IMPORTANCIA ECONOMICA DEL ESTADO DE AMAZONAS – BRASIL  
EN LA INTEGRACION CON EL SUB ESPACIO DEL NORTE:**

**La Zona Franca de Manaus.**

##### **PROPUESTA PARA EL IMPULSO DE CORREDOR BIOCEANICO.**

**Agencia de Fomento de la Inversión Privada en el marco del Eje Multimodal Norandino.**

**CONCLUSIONES**

**RECOMENDACIONES.**

**FUENTES CONSULTADAS**

## **INTRODUCCION.**

El presente estudio se realiza a iniciativa de la Cámara de Comercio y Producción de Lambayeque - Perú, con el objetivo de reeditar una propuesta realizada hace algunos años atrás por su entonces presidente del Directorio, el Ing. Fortunato Salazar Beleván.

En la actualidad en todos los medios oficiales se menciona que el proceso de descentralización y regionalización está en marcha considerándolo al mismo como irreversible. Sin embargo creemos que los actores económicos y sociales no deben limitarse a observar el proceso, sino ser protagonistas del mismo. En ese orden de ideas es que considero sumamente importante este estudio que en su primera parte realiza una reflexión sobre la concepción del proceso de descentralización y regionalización en nuestro país para enfocar luego el análisis en un espacio regional, “territorio económico” denominado SUB ESPACIO DEL NORTE.

En la tercera parte se realiza una evaluación de los avances del Corredor Bioceánico Nor Oriental, el mismo que es concebido como Eje Multimodal Amazonas parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana – IIRSA. En el presente estudio se plantea que este corredor multimodal se constituye en el eje integrador del espacio del norte y nor oriente peruano con un mercado importante en el estado de Amazonas Brasil, muy dinámico en los últimos años por el Parque Industrial de Manaus.

Finalmente se realiza una propuesta para impulsar los proyectos asociados a este eje, tomando como base la normativa existente en materia de promoción de la inversión descentralizada en el Perú y algunas experiencias de las Juntas de Coordinación Interregional que existen en el denominado Sub Espacio del Norte.

El Autor.

## I) LA NECESIDAD DEL PROCESO DE DESCENTRALIZACION Y REGIONALIZACIÓN EN EL PERU.

En el Perú existen evidencias de un importante proceso de crecimiento económico, tal es así que desde el 2000 al 2010 en promedio se ha crecido al ritmo del 6.5% aproximadamente, cifra en la cual se incluye la brecha recesiva del año 2009 (crecimiento del 0.9% por efectos de la crisis financiera internacional). Sin embargo las poblaciones del interior del país no sienten los efectos de tal crecimiento y ello es atribuible a serios problemas en los mecanismos reales de redistribución de la riqueza, sumado a un grave problema de centralismo en la Capital.

El CENTRALISMO es un problema que tiene una data histórica. En el Tawantinsuyo la sede era el Cuzco, luego en la colonia, la agricultura y la minería estaba descentralizada, pero el Estado centralizaba los tributos a favor de la Colonia y así ha devenido hasta la fecha donde el Centralismo Estatal maneja la mayor parte de las Finanzas públicas y la tendencia no es alentadora. Las grandes cifras están en la Capital y es imperativo crear condiciones estructurales para desarrollar los mercados internos de bienes y servicios, los mercados financieros que permitan el fomento de la inversión privada articulando la Selva, la Sierra y la Costa.

El Centralismo en el Perú realmente es grave y conviene antes revisar las cifras de lo que representa el área metropolitana de Lima y Callao respecto al total del país<sup>3</sup>: 32% de la población, 33% de las universidades, 51% de los trabajadores estatales, 55% del PBI, 55% de los médicos, 80% de la inversión privada, 80% de los préstamos de la banca comercial, 85% de la generación de impuestos, 97% de los gastos estatales se deciden en Lima. **En ese orden de ideas la descentralización y regionalización es un imperativo en nuestro país y es necesario concebir adecuadamente a este proceso.**

---

<sup>3</sup> Tomado de "Descentralización: Si o Si" por Alfonso Klauer, Lima 2000, Página 5.

El proceso de globalización es la creciente integración o articulación de economías o entidades territoriales preexistentes. Estos se insertan en procesos y tendencias generales, comunes a todos y a la vez ponen en tensión - y potencian, en algunos casos -, sus características singulares para no perder identidad. Esta última condición les reclama abordar la condición política y cultural. *Entonces los espacios regionales inician su conformación como “territorios económicos” impulsados por el escenario global y acuden luego al factor político, es decir a su conversión en regiones políticas.*

El “Territorio económico” es un espacio natural sometido a un proceso de construcción de relaciones económicas o de mercado. Ello configura estructuras de producción y distribución con impactos sociales y con posibilidades de desatar un proceso de construcción de relaciones políticas. *Es decir se trata de una estructura espacial en transición, en donde las relaciones económicas transitan o se dirigen a desembocar en relaciones políticas*

Con esta concepción de la descentralización y regionalización podemos analizar lo que pasó en el Referéndum del año 2005 convocado para conformar las Macroregiones en el Perú, donde cerca del 70% dijeron NO a la formación de Macro Regiones entre ellas la Macro Región Norte, a la analizamos en este documento. El origen del problema es una inadecuada concepción, la misma que está establecida en la Ley de Bases de Descentralización, que trata la formación de regiones como una “etapa” situada al inicio del proceso de descentralización. ***Esta concepción administrativa (definir previamente por referéndum), significó desplazar una necesaria visión de las relaciones y el mutuo condicionamiento entre la dinámica económica y el proceso político en la integración de regiones.***

Creo imperativo impulsar la construcción económica de los territorios regionales antes de la construcción de regiones políticas.

La construcción **económica** previa de las regiones implica entre otros procesos, la expansión de mercados, la densificación del tejido productivo con el desarrollo de cadenas productivas y la integración a mercados más amplios y sostenidos.

Creo que ese territorio económico es el denominado SUB ESPACIO DEL NORTE con enfoque transversal y su eje articulador es el Corredor Bioceánico hacia el Brasil.

Los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Ancash, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto, aunque ubicados estratégicamente en el Norte del País no articulan su desarrollo en bloque debido a una falta de integración, sin embargo existe un elemento natural que nos integra y une; este elemento es el llamado Eje Multimodal Nor Andino Amazonas – Brasil o Corredor Bioceánico Nor Oriental, como comúnmente se le conoce. Esta integración se debe entender primero como la configuración de un Sub Espacio Económico capaz de formar una verdadera malla de desarrollo interconectada con el Nor Oeste de Brasil, específicamente el Estado de Amazonas, con su capital Manaus. Para todo el Norte es de vital importancia ya que unir los puertos de Paita, Bayóvar, Puerto Etén, Salaverry, Chimbote con los de Macapá (Estado de Amapá) y Belem (Estado de Para) en Brasil, interconectando los océanos Pacífico y Atlántico a través de una combinación terrestre y fluvial, incentivara el desarrollo del transporte multimodal. Dicha interconexión se hace aún más esencial al constatar la importancia que ha adquirido la Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), organismo en el cual el Perú es miembro desde 1997 y que agrupa a países de Asia, América Y Oceanía

La unión del Sub Espacio Económico del Norte con el Noroeste de Brasil no solo permitirá de manera descentralizada impulsar el desarrollo integral, sino que además permitirá que zonas de pobreza accedan a los beneficios del crecimiento, puesto que se crearía una nueva infraestructura de carreteras, puertos, se incorporaría nuevas tierras de cultivo, incrementaría el turismo, generaría empleo y haría vivas nuestras fronteras con Ecuador, Colombia y

Brasil. De manera especial permitiría estrechar los vínculos con este último socio principal del MERCOSUR.

En un reciente estudio se reeditó el aporte de la Cámara de Comercio y Producción de Lambayeque y se publicó el texto intitulado “Anatomía Económica del Sub Espacio del Norte (SEN), Base de la Macroregión Norte del Perú”, el mismo que es un estudio socioeconómico y cultural que fue concebido por el Ing. Fortunato Salazar Beleván, quien partió a la eternidad con el sueño de la integración macroregional. El SEN involucra a los nuevos departamentos norteños del Perú, con una visión integradora con el Noreste de Brasil a través del Eje Multimodal, el mismo que se constituye como la base de la Macro Región Norte, geoespacio económico que integrado al Estado de Amazonas, Brasil, significaría un incremento importante de nuestra relación comercial con la zona más industrializada de dicho país. Este polo de desarrollo integrado nos permitirá desprendernos del asfixiante centralismo limeño, que no fue capaz de crear nuevos espacios económicos en el tiempo.

## **II) IMPORTANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL SUB ESPACIO DEL NORTE (SEN) EN EL PERÚ.<sup>4</sup>**

### **Territorio y Demografía.**

El Sub Espacio del Norte comprende nueve departamentos: Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Ancash, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto, con una extensión territorial de 608,879.63 km<sup>2</sup> equivalente al 47.4% del territorio nacional.

La población asciende a 9'591,910 habitantes, representando el 32.49% de la población nacional, El SEN ha presentado un crecimiento absoluto del 895,950 hab, lo que significa un crecimiento relativo del 9%, un punto porcentual por encima del porcentaje de crecimiento nacional en el mismo periodo. La densidad poblacional es 15.75 hab/km<sup>2</sup> lo que significa un vasto espacio territorial por aprovechar.

La Población Económicamente Activa está constituida por 3'145,788 habitantes, lo que significa el 29.31% del total nivel nacional.

### **Aspectos sociales.**

El promedio del índice de Desarrollo Humano es de 0.581 ubicado como Mediano Bajo; con una Esperanza de Vida de 70.33 años, la Tasa de Alfabetismo es de 89.9%, el Ingreso Promedio Per cápita es de 266.84 nuevos soles.

El Número de alumnos matriculados es de 2,499,511, contamos con 150,369 docentes distribuidos en 34,619 centros educativos. En el nivel universitario tenemos 122,820 estudiantes atendidos con 9,128 docentes

---

<sup>4</sup> Resumen realizado a la primera parte del texto "Anatomía Económica del Sub Espacio del Norte, Base de la Macroregión Norte", investigación realizada por Miguel Peralta Suarez, Fernando Bautista Cabrera y Susana Salazar Torres, Chiclayo – Perú, 2011.

universitarios.

La Tasa promedio de Analfabetismo es de 12.5 % destacando el mayor porcentaje en Cajamarca con 19.8% seguido de Ancash con 16.7% y la menor tasa en Tumbes con 6.5 %. El departamento que presenta mayor número de distritos con déficit en infraestructura educativa, es Cajamarca con 21 distritos calificados como muy pobres y en el de Extrema Pobreza es Loreto con 6 distritos.

El número de establecimientos de salud es de 3,095, siendo Cajamarca el de mayor participación (726), seguido de Ancash (400) y San Martín (359). El número de médicos es 2,948 siendo La Libertad el de mayor participación (670), seguido de Ancash (450) y Lambayeque (380). El número de enfermeros es 2,831 correspondiendo a Cajamarca, seguido de La Libertad.

La cobertura de vacunas en niños menores de 1 año es en promedio 85 %. El porcentaje de distritos con déficit en infraestructura de salud es de 63% en los distritos calificados como Muy Pobres, destacando el departamento de La Libertad con el 86.2% mientras que el déficit es de 71.2% en los distritos en Extrema Pobreza, destacando el departamento de Loreto con el 86.4%. El departamento de Tumbes es el que presenta 0% de déficit de infraestructura de salud por no contar con distritos que tengan esa calificación.

El 66.37% de la población del SEN tiene al menos una necesidad básica insatisfecha, el 46.63% son pobres y el 16.92% se encuentra en extrema pobreza. De los 700 distritos 304 son pobres extremos, 297 muy pobres, 81 pobres, 15 regulares y 3 aceptables.

La mayor pobreza está concentrada en los departamentos de Cajamarca, Amazonas y Loreto con tasas de Pobreza Total superior de 64.5%, 55% y 54.6% respectivamente.

## **Economía y producción**

El SEN aporta el 19.5% del PBI nacional, la tasa de crecimiento en el período estudiado es 4.0% mientras que la tasa de crecimiento poblacional para el mismo período es de 1.6%.

En el ámbito del SEN el sector terciario representa 49.6%, seguido del extractivo con el 27.5 % de la Estructura Productiva y el sector transformativo con 23%.

La Superficie Agrícola es de 2'455,102.56 Hás., siendo el departamento de Cajamarca el de mayor participación, y el de menor participación el departamento de Tumbes. La Superficie No Agrícola es de 8'094,306.61 Hás. siendo el departamento de Loreto el de mayor participación y el de menor participación es el departamento de Tumbes.

El Sub Espacio del Norte presenta 14,991.4 miles de toneladas de producción en sus principales productos agrícolas, ocupando el departamento de La Libertad el 38.7%, seguido del Departamento de Lambayeque con el 24.2%, San Martín con 7% y Loreto con 6%, Piura con 6%, Cajamarca con 6%, Amazonas con 35.2%, Ancash con 5% y Tumbes con 1.3%.

En el Sub Espacio del Norte contamos con una población pecuaria de 1,438,745 que significa una participación de 50.6% con respecto a la población nacional; las especies que más aportan al total nacional es caprino con 50% seguido del ganado ovino y vacuno con 41% y 31% respectivamente. La población avícola asciende a 277,824 millones de aves lo que significa una participación de 32% con respecto a la población nacional.

El Sub Espacio del Norte tiene una población de 291,684 vacas en producción al 2008; la productividad por vaca es 2 Tm., la cual se ha incrementado si la comparamos con los años anteriores (1.9 Tm.). Algunos departamentos como Lambayeque y La Libertad exhiben promedios

superiores al promedio nacional que se sitúa en 2.8 Tm., lo que debe aprovecharse como una ventaja competitiva.

La producción minera está concentrada en los departamentos de Ancash, Piura, Loreto, La Libertad y Cajamarca; la producción de plomo, plata, zinc, oro y cobre se explotan en Ancash y La Libertad, en Piura se concentra el petróleo crudo, producción de gas y roca fosfórica; en Loreto se concentra el petróleo crudo; en Cajamarca en plomo, plata, zinc, oro y en los últimos años, también en cobre.

En el 2008 el Sub Espacio del Norte aporta con el 84.34% de la Producción Nacional de Diesel 2, con el 8.11% de Residual 5, con el 99.24% de Residual 6, el 100% de Residual 500. En la Gasolina de 84 Octanos participamos con 96%, en 90 Octanos con el 99%, en 95 Octanos con el 100% y en 97 Octanos con el 100%.

El Sub Espacio del Norte aporta con 3,239,100 miles de toneladas de recursos marítimos que significa el 44% del total nacional al 2008; 721,074 miles de Tm. de recursos marítimos para consumo humano directo que significa el 60% con respecto al total nacional. En cuanto a la extracción de recursos hidrobiológicos de origen continental aportamos 34,443 miles de Tm. significando el 57% a nivel nacional. En cuanto a la producción de harina de pescado, la participación es bastante alta, aportamos con el 43% de la producción nacional. La producción de aceite crudo de pescado es de 117,231 miles de Tm. constituyendo el 42% de la producción a nivel nacional.

El Sub Espacio del Norte cuenta con 1,309 empresas exportadoras significando el 17.61% del total nacional, el valor de las exportaciones FOB es 8,978,631,631 millones de dólares constituyendo el 33.46% del valor de las exportaciones totales.

El parque automotor del Sub Espacio del Norte para el año 2008 es de 284,519 unidades, notándose un incremento global de 142,789 respecto a

2000 lo que significa un 49%. Los departamentos que presentan un mayor parque automotor son La libertad, Lambayeque y Piura con 155,411; 41,920 y 33,497 unidades respectivamente, ello se relaciona con las mayores superficies asfaltadas que presentan estos departamentos.

La red vial por superficie de rodadura para el Sub Espacio del Norte en el año 2007, ascendía a 28,466 km., mientras que para el año 2005 es de 26,185 km. Lo cual refleja un aumento de 91%. El mayor crecimiento se ha dado en la superficie afirmada con un 15%, cabe indicar que de la red vil existen, el 15% corresponden a la superficie asfaltada, EL 15% a la superficie afirmada, 17% a la superficie sin afirmar y el 43% corresponde a las trochas, lo que significa que se requiere con una urgencia revertir este panorama. Los departamentos de la Costa son los que presentan el grado de accesibilidad más alto (superior a 60%), resaltándose que el departamento de San Martín, no perteneciendo a la Costa, tiene un alto grado de accesibilidad (77.9%).

Del total del parque de generación eléctrica nacional 9 se encuentran en el ámbito del SEN, con una capacidad de generación de 768 MW,

En el Sub Espacio del Norte sólo 5.3% cuentan con teléfono fijo; los departamentos de La Libertad y Lambayeque son los que presenta mejores indicadores (8.51% y 7.22 %); el departamento más afectado es Amazonas (1.62%).

En el Sub Espacio del Norte existen 3,505 establecimientos de hospedaje, destacando en primer lugar La Libertad con 639, seguido de Ancash con 575. Dentro del contexto nacional el SEN representa alrededor del 28% de la oferta de establecimientos y número de habitaciones para el turismo.

Los arribos nacionales en el mes de noviembre del 2010 en el ámbito del SEN ascienden a 436,588 (23% del nacional) correspondiéndole a La Libertad el primer lugar, con 80,547 en el mes de noviembre del 2010; seguido de Ancash con 78,880 y Piura con 62,367. Los arribos extranjeros

significaron en el mismo mes de análisis ascendieron a 22,973 representando sólo el 6.7% del nacional, dejándose notar todavía el peso del Sur del País en este segmento. El primer lugar en el arribo de extranjeros en el SEN lo ocupa Loreto con 6,086, seguido de La Libertad con 4,287.

El Sub Espacio del Norte tiene un vasto potencial turístico constituido por 184 recursos naturales, históricos culturales, otros atractivos que necesitan convertirse en productos turísticos a través de estrategias de marketing específicas, para convertirse en palancas de desarrollo de este gran Espacio Económico.

Destacan seis lagos y lagunas, siete cataratas, cinco circuitos de playas paradisíacas, cinco lugares con aguas termales (baños termales).

Contamos con 22 áreas protegidas conformadas por cuatro parques naturales, dos reservas nacionales y tres santuarios nacionales, tres bosques de protección, dos cotos de caza y ocho zonas reservadas. Aquí encontramos también importantes ríos como el Amazonas, Ucayali, Marañón, Huallaga, Santa y Mayo.

En el Sub Espacio del Norte, sobresalen diecinueve lugares arqueológicos coinvirtiéndose en un espacio privilegiado por la diversidad de estos.

El Sub Espacio del Norte cuenta con doce proyectos especiales o de infraestructura económica que con el desarrollo del Eje Multimodal Nor Andino del Amazonas Perú-Brasil les generará mayor posibilidad de desarrollarse.

### **Sector Financiero.**

El monto de las colocaciones a Octubre del 2010 asciende a la suma de 15,875 millones de soles, lo que significa el 13.2% del total del sistema Financiero Nacional. Podemos apreciar también que el departamento con la mayor participación en la cartera de créditos dentro del SEN es La Libertad

con un 26.6%, seguido de Piura y Lambayeque con participaciones del 20.6% y 16.8% respectivamente. Cabe destacar que el crecimiento de este rubro respecto al mismo periodo del año 2009 en el ámbito del SEN estuvo liderado por Loreto con un 23.1%, seguido de Piura con 19%.

El monto de depósitos a Octubre del 2010 asciende a la suma de 9,224 millones de soles, lo que significa el 7.5% del total del sistema Financiero Nacional. Podemos apreciar también que el departamento con la mayor participación en los depósitos dentro del SEN es La Libertad con un 26.6%, seguido de Piura y Ancash con participaciones del 21.9% y 17.2% respectivamente. Cabe destacar que el crecimiento de este rubro respecto al mismo periodo del año 2009 en el ámbito del SEN estuvo liderado por Cajamarca con un 55%, seguido de Amazonas con 48%. El único departamento que tuvo comportamiento negativo fue Ancash con -0.3%.

En el ámbito del SEN la morosidad a Octubre del 2010 se encontraba en un promedio del 4.2% cerca de un punto porcentual por encima del porcentaje promedio de la mora al mismo periodo del año 2009 (3.2%).

### **III ) PROPUESTA PARA INTEGRAR EL SUB ESPACIO DEL NORTE.**

#### **EJE MULTIMODAL NOR ANDINO AMAZONAS PERU- BRASIL: CORREDOR BIOCEANICO NOR ORIENTAL**

El Sub Espacio Nacional del Norte está constituido por los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, Loreto, San Martín, Ancash y la Libertad, están ubicados estratégicamente con 9,591,910 habitantes, de los cuales 3,145,788 corresponden a la PEA y cuentan con un 47.38% de participación del territorio nacional; bajo el esquema oficial del proceso de regionalización en nuestro país los departamentos del SEN cuentan con dos mecanismos de coordinación para impulsar proyectos y posteriormente macroregiones, estos son la Junta de Coordinación Interregional de la Macro Región Norte y Oriente; conformado por Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, San Martín, Tumbes, La

Libertad y Ancash) - **Junta INTERNOR** y el Consejo Interregional Amazónico – **CIAM**; conformado por Amazonas, Loreto, Madre de Dios, San Martín y Ucayali.

A pesar del peso poblacional, territorial, socioeconómico y los mecanismos oficiales en curso para la integración; los departamentos del SEN no han logrado articular su desarrollo por falta de claridad en una propuesta que motive y consolide los esfuerzos para ejercer la necesaria presión constructiva a las instancias pertinentes del Estado y proponer con meridiana claridad mecanismos de su financiamiento.

Bajo este escenario aparece el Eje Multimodal Nor Amazonas PERU – BRASIL o corredor Bioceánico, como la posibilidad de integrarnos, mediante la interconexión vial entre Perú y Brasil, la misma que inicialmente será de orilla a orilla de forma transversal de la que posteriormente deberán colgarse ejes perpendiculares, configurando la verdadera malla, rejilla o matriz de desarrollo de este gran espacio económico.

Este eje es el que en forma natural integra a este gran espacio económico capaz de generar 19.5% del PBI nacional, sin embargo es interesante resaltar que el mercado meta al que esta integración se refiere es el mercado del Estado de Amazonas – Brasil con su capital Manaus. La integración con el Noreste de Brasil significa en términos de intercambio comercial, una relación superior a la que tenemos actualmente con Lima, esto significa para nosotros la gran oportunidad de crear un gran Sub Espacio Económico con visión internacional, que de materializarse se constituirá en la verdadera regionalización del Norte creándose la Macro Región Norte. Este Mercado Peruano será fácil de ordenarse ya que tenemos una gran fortaleza generada por un amplio portafolio de productos de alta complementariedad que fácilmente se podrán transar en el mercado de Amazonas. Tenemos la gran oportunidad de convertirnos en la vía de tránsito de Brasil hacia la cuenca del pacífico, aprovechamos esta oportunidad, haciéndola competitiva.

## **SOPORTE TECNICO**

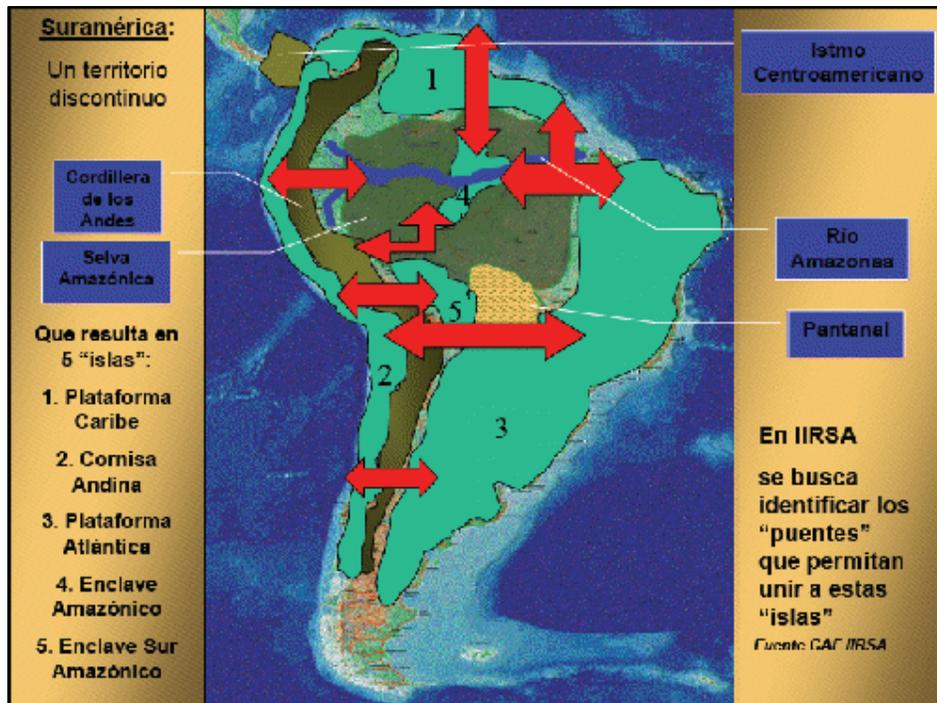
El eje Multimodal Nor Andino Amazonas Perú – Brasil, nace del Eje Multimodal del Amazonas, el mismo que nace de la Cumbre de Presidentes de América del Sur realizada entre los días 30 de agosto y 01 de septiembre del año 2000 en la ciudad de Brasilia, Brasil. En esta reunión los mandatarios de la región acordaron realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica suramericana, incluyendo la modernización de la infraestructura regional y acciones específicas para estimular la integración y desarrollo de subregiones aisladas.

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana – IIRSA – es un foro de diálogo entre las autoridades responsables de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones en los doce países suramericanos.

IIRSA tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, procurando la integración física de los países de Suramérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable.

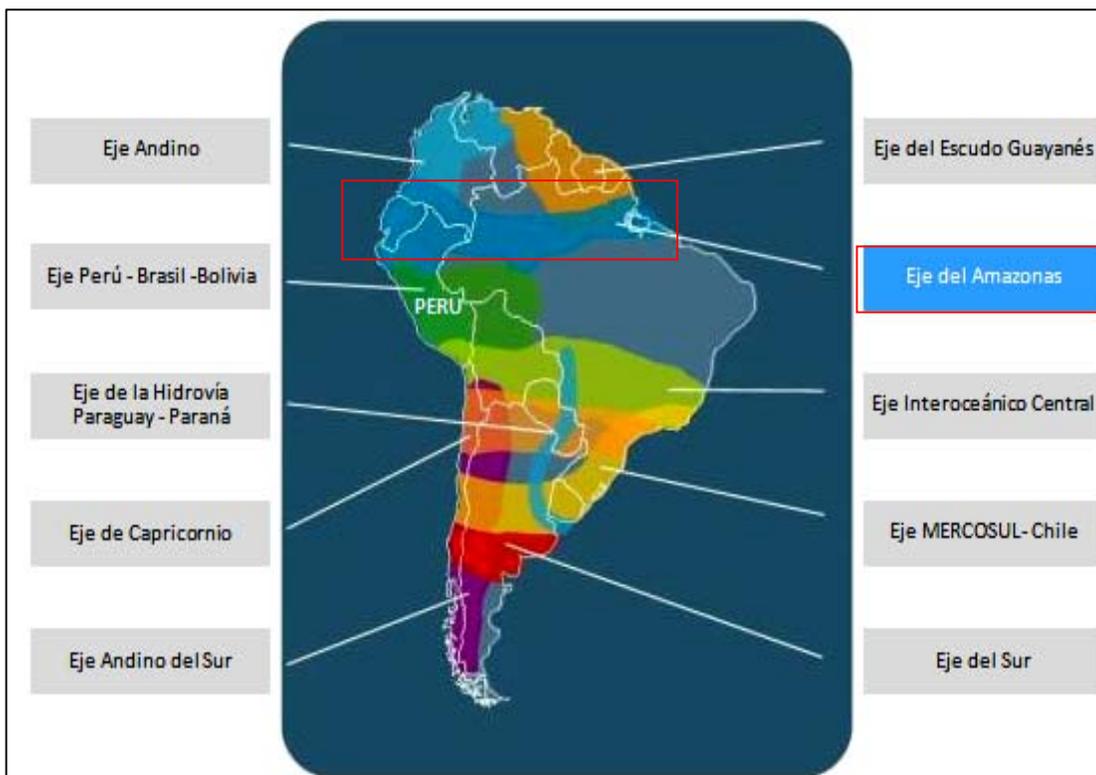
IIRSA considera el espacio suramericano como un territorio discontinuo conformado por cinco islas y plantea más de 350 proyectos en materia de transporte, energía y comunicaciones que conforman 10 ejes o puentes de integración entre los territorios

**MAPA Nro. 01  
REPRESENTACION DE SUDAMERICA SEGÚN IIRSA**



Fuente: IIRSA

**MAPA Nro. 02**  
**INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUD AMERICANA<sup>5</sup>**



Fuente: IIRSA

La carretera se transforma en un instrumento para el crecimiento económico y la integración de pueblos. Sus beneficios van más allá de los resultados tangibles, como son la mejora de la infraestructura vial; el fomento y la promoción de las economías locales, la competitividad territorial, el desarrollo de capacidades y la inclusión social.

### **Desarrollo Económico Regional**

Generando la integración y competitividad regional sudamericana a partir de mejoras en la logística de acceso a las hidrovías del Huallaga, el Maraón y sus respectivos puertos

Integrando las regiones del Norte y Nor Oriente Peruano con el puerto fluvial de Manaos, Brasil (ruta alternativa al canal de Panamá).

<sup>5</sup> Tomado en línea de <http://es.iirsanorte.com.pe/antecedentes.html>, (El 11 de Enero de 2011)

<sup>6</sup> Tomado en línea de <http://es.iirsanorte.com.pe/beneficios.html>, (El 11 de Enero de 2011)

Incrementando la relación comercial entre el Perú y los estados de Amazonas y Pará en el Brasil, así como del comercio del Perú hacia Europa y de Brasil hacia el Asia.

### **Desarrollo Económico Local**

- Menor tiempo de viaje y costo de operación vehicular y de carga.
- Acceso a nuevos mercados; lo que conlleva el aumento de las producciones locales tradicionales, así como productos que las nuevas oportunidades demandan.
- Nuevas inversiones en las zonas de influencia de la carretera.
- Modernización de las empresas de transporte logístico terrestre y fluvial, así como de los negocios afines a estos rubros.
- Generación de más de 3000 empleos directos e indirectos durante la construcción de la carretera y creando las condiciones para nuevos empleos a través de la activación de economías locales.

### **Desarrollo Social, Ambiental y Cultural**

- Mayor acercamiento intercultural entre las comunidades.
- Acercando la Innovación tecnológica y el acceso al conocimiento.
- Acceso de las poblaciones locales a servicios de salud y educación gracias a la reducción de distancia entre localidades.
- Puesta en valor del patrimonio natural y cultural para la generación de actividades económicas compatibles con la conservación del Medio Ambiente, como el ecoturismo.

En la Cumbre de Presidentes de América del Sur realizada en la ciudad de Brasilia, Brasil (Septiembre del 2000), los presidentes analizaron el reto que significa el ALCA, es decir la eliminación de las barreras arancelarias para América y precisaron que América del sur tenía que estar preparado para poder competir y en efecto, se aprobaron 12 ejes de desarrollo sostenible y una estructura organizacional para soporte de ellos, la que en su parte superior Corresponde al Comité Ejecutivo en que se encuentran los Ministerios de Transportes y Energía de America del Sur, en la parte

intermedia se encuentra el comité técnico conformado por la CAF y BID organismos multilaterales que son los encargados de darle a las decisiones políticas el contenido real a través del financiamiento. El Tercer Nivel corresponde a los grupos técnicos de ejecutivos donde cada Eje o corredor debe tener un gerente.

El eje Multimodal del Amazonas, nace en Macapá (Estado de Amapá) y Belén (Estado de Pará), CRUZA EL PUERTO Santarem (Estado de Pará) y los puertos fluviales de Itacoatiara y Manaus (Estado de Amazonas), continua hacia el Oeste ingresando por Colombia y Ecuador por el Rio Putumayo. En Colombia llega al puerto de Guepi y en el Ecuador por el Puerto El Carmen del Putumayo. Al Perú se ingresa por Iquitos, donde se continúa por vía fluvial hasta Sarameriza, otra alternativa es la ruta Marañón y Yurimaguas – Tarapoto hacia Corral Quemado. Es interesante aclarar que internacionalmente está reconocido por todos los presidentes del sur América que ambas alternativas convergen obligatoriamente en el distrito de Olmos, departamento de Lambayeque antes de ingresar al Océano Pacífico y específicamente al Puerto de Paita.

**MAPA N° 03  
EJE MULTIMODAL AMAZONAS**





## **ESTRUCTURA**

Este Eje no constituye un sesgo de nuestro Eje principal el multimodal del Amazonas, lo que planteamos es una extensión que trata de integrar naturalmente a los nueve departamentos de: Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Ancash, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto, con sus puertos fluviales, marítimos, carreteras con la región Nor Oeste de Brasil y específicamente con Manaus la capital del Estado de Amazonas.

Está configurado de la siguiente manera:

### **Eje Modal Marítimo.**

Configurado por los puertos de Paita, Bayovar, Puerto Eten, Salaverry, Chimbote que permitan brindar un acceso al Océano Pacífico a la Ciudad de Manaus lo que gracias al gran desarrollo de la navegación del río Madeira tiene un tráfico fluvial interesante que solo entre Porto Velho (Rondonia) e Itacoatiara (Amazonas) moviliza más de 2'000,000 de toneladas de carga anual.

**El terminal Marítimo de Paita** actualmente se encuentra concesionado a la empresa Chilena Terminales Portuarios Euroandinos por 30 años, cuya misión empresarial es aprovechar la posición estratégica del puerto de Paita como un punto importante en la conexión intermodal Atlántico-Pacífico y convertirlo en un puerto hub regional con altos estándares de calidad, eficiencia y seguridad en beneficio del comercio internacional.

**FIGURA No. 1**

**VISTA DEL TERMINAL MARITIMO DE PAITA**



El terminal actual consiste de un muelle espigón de unos 365 metros de longitud y 36 metros de ancho, además de una zona portuaria adyacente en tierra para el almacenamiento temporal de carga y otras actividades portuarias. El muelle se divide en los siguientes amarraderos:

#### Amarraderos.

Amarradero	Longitud	Profundidad
1A	200 metros	10 metros
1B	200 metros	10 metros
1C	165 metros	7.6 metros
1D	165 metros	8.8 metros
Lancha de Vigilancia "Piquero"		

#### Equipos.

Equipos	Cantidad
Portacontenedores Full	3
Tractos	5
Grúas (hasta 10 Ton)	2
Montacargas	3
Tolvas	2
Cucharas	2
Trimadoras	2
Balanzas Electrónicas (80 Tn)	3
Hidrolavadora	1
<b>Equipos para Contenedores Reefer</b>	
Tomas Reefer	420
Plataforma Elevada	1
Generadores	2

Fuente: Sitio Web de la concesionaria del Proyecto.

### Almacenes

Almacenes Cerrados	Almacén No.1 : 1822 m2
	Almacén No.2 =742 m2
	Almacén No.5=761 m2
Patio de Contenedores	Patio = 17,600 m2
Zonas y Anexos	Zona 1= 1,460 m2
	Zona No.2 =7,560 m2
	Zona No.3=4,160 m2
Área Administrativa	Superficie =1,163 m2
Área operativa	Superficie =1,150 m2

Fuente: Sitio Web de la concesionaria del Proyecto.

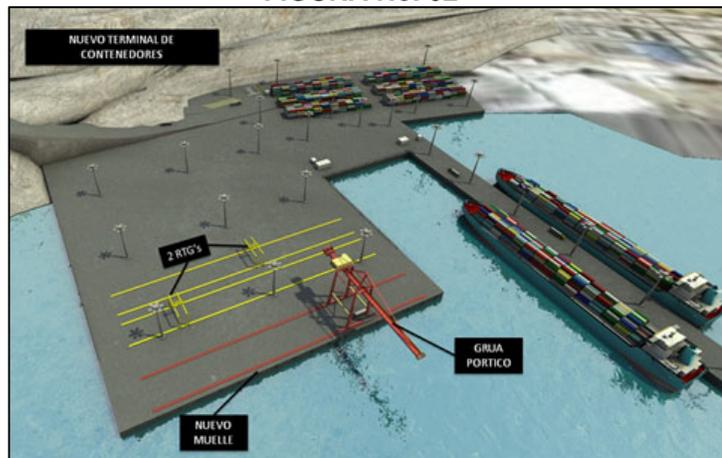
A continuación se puede observar las etapas que constituyen el proyecto de modernización del Puerto de Paita, el mismo que es parte de la concesión.

### Etapas del Desarrollo del Proyecto<sup>7</sup>

El proyecto de modernización del puerto de Paita, se ha dividido en 3 etapas:

**Etapa 1:** Esta etapa contempla la construcción del nuevo terminal de contenedores que consiste en un nuevo muelle de trescientos metros de largo y un patio para contenedores de 12.5 hectáreas.

FIGURA No. 02



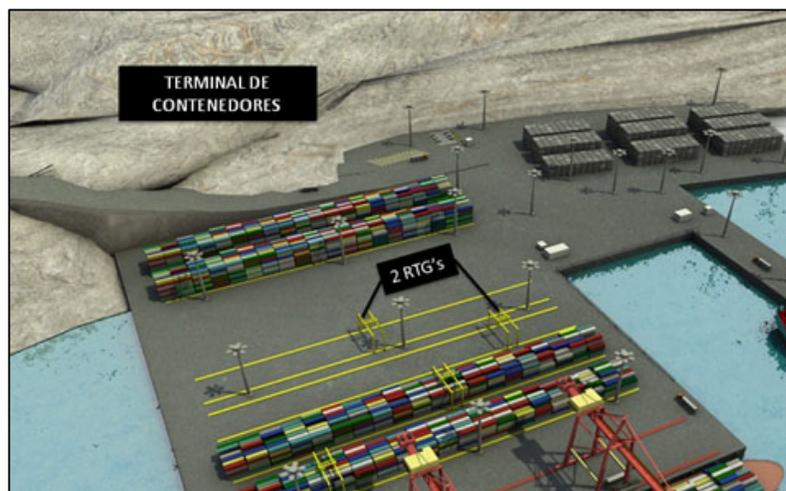
<sup>7</sup> Tomado en línea de [http://www.puertopaita.com/detalle\\_notas.php?id=572](http://www.puertopaita.com/detalle_notas.php?id=572) ( El 11 de Enero de 2011)

Este nuevo terminal será equipado con 1 grúa pórtico de muelle y 2 grúas pórtico de patio RTG además contara con un calado de 13 metros.

Plazo: 2011 – 2013.

**Etapa 2:** Al aumentar la demanda de contenedores a 180,000 TEUS, el terminal de contenedores será equipado con otra grúa pórtico de muelle y 2 grúas pórtico de patio adicional.

**FIGURA No. 03**



**Etapa 3:** Cuando la demanda de contenedores aumente a los 300,000 TEUS se reforzara el muelle de espigón actual con dos grúas móviles.

La empresa ganadora de la concesión estimó 100.80 Millones de dólares de inversión adicional en este proyecto, monto que se suma a los 131.7 millones exigidos en las bases establecidas por Pro Inversión, lo cual da un total de 227.80. Millones de Dólares<sup>8</sup>.

**Puerto Bayovar** es importante por la posibilidad de una explotación intensiva de los fosfatos.

---

<sup>8</sup> Ficha del Proyecto Terminal Portuario de Paita, Tomado en línea de <http://www.proinversion.gob.pe/0/0/modulos/JER/PlantillaFichaHijo.aspx?ARE=0&PFL=0&JER=1746> (El 11 de Enero del 2011):

**FIGURA No. 04**  
**VISTA DEL PUERTO BAYOVAR**



Los fosfatos de Bayovar fueron descubiertos en 1956. Medio siglo después, el 5 de septiembre del 2008, en presencia del Gobierno Peruano, el pueblo de Sechura y altos funcionarios de Vale do Rio Doce (CVRD) de Brasil , se colocó la primera piedra de la construcción de la planta de Fosfatos, que entrará en producción en julio del 2010. La Inversión estimada en este proyecto es de 479 Millones de Dólares

El Proyecto se inició con la licencia social de la Comunidad Campesina San Martín de Sechura otorgada el 05 de febrero de 2004. Esta decisión fue respaldada por las fuerzas vivas de Piura mediante la Declaración de Piura del 24 de noviembre del 2003. Piura y Sechura expresaron su apoyo a la inversión y al desarrollo de una minería moderna con respeto al medio ambiente, los valores y costumbres de la población.

El 19 de abril del 2005, la empresa Vale, obtuvo las concesiones mineras de los fosfatos e inició los estudios respectivos para viabilizar el proyecto.

El yacimiento de fosfatos de Bayóvar es el más grande de Sudamérica. El proyecto Bayóvar tendrá una duración de 27 años, período en el cual se

extraerán 4 millones de toneladas de concentrado al año. Sechura está llamada a convertirse en centro de la minería no metálica del Perú. Paralelamente desarrollará la pesca y la acuicultura, la explotación de hidrocarburos y la producción de fertilizantes para satisfacer la demanda del Perú, América Latina y el mundo.

Desde el 2005 al 2009 el Proyecto Bayóvar ha pagado 36 millones de dólares en impuestos al Estado peruano. Otro de los beneficios es la creación de empleo en las diversas etapas del proyecto.

De acuerdo al EIA (Estudio de Impacto Ambiental) habrá un impacto socioeconómico significativo sobre el área de influencia directa del proyecto mediante la dinamización de la economía y generación de empleo. También se beneficiarán las poblaciones en la mejora de las condiciones de la salud, educación a través del Fideicomiso Social y la Fundación Comunal. Nuestro apoyo va a continuar a la largo de durante los 27 años a más de vida del proyecto.

Los fosfatos de Bayóvar, ubicados en la Región Piura, tendrían la mayor reserva de uranio en Perú, pues se estima que allí se concentran alrededor de 14,000 toneladas métricas de óxido de uranio, afirmó el presidente del Instituto de Investigación para la Energía y el Desarrollo (IEDES), Rolando Páucar.

Según el Instituto Peruano de Energía Nuclear (IPEN), un 63 por ciento del área del país podría contener uranio, y la mayor reserva estaría en los fosfatos de Bayóvar.

**El proyecto de Puerto Eten**, según los últimos estudios actualizados que recibió el Gobierno Regional por parte de la Universidad Privada Santo Toribio de Mogrovejo, haciende a una inversión que bordea los 300 millones de dólares.

Actualmente su estado es precario y acaba de ser excluido del Plan de desarrollo Portuario. La medida fue adoptada por considerar inviable la rehabilitación de su infraestructura.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) excluyó al muelle Eten, ubicado en el distrito de Puerto Eten, provincia de Chiclayo (Lambayeque), del inventario de instalaciones portuarias establecidos dentro del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).

Ello debido a informes técnicos elaborados por la Dirección Técnica y la Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que señalan que el muelle Eten, a cargo del Gobierno Regional de Lambayeque, se encuentra en proceso de colapso siendo inviable su rehabilitación.

De acuerdo con un decreto supremo del MTC, el Gobierno Regional de Lambayeque y el Viceministerio de Pesquería solicitaron a la APN la modificación del plan a fin de que el mencionado muelle pueda ser reparado en la medida de las posibilidades y dedicado a la actividad pesquera artesanal como apoyo social.

Esta propuesta fue aprobada por la sesión de directorio de la APN, y recibió opinión favorable de parte de la Secretaría de Descentralización de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM).

Sin embargo esta última modificación que excluye al puerto del inventario nacional pronto será oficializada.

### **Eje Modal Carretero.**

En el mapa del Eje Multimodal Amazonas se puede apreciar que a partir del Lugar denominado El reposo (cerca de Corral Quemado) el eje modal carretero se bifurca y se abren dos rutas: Una de ellas por Sarameriza y el otro por Yurimaguas.

Es importante precisar que la concesión otorgada a IIRSA NORTE comprende desde Paita hasta el Puerto de Yurimaguas.

El Eje Multimodal Amazonas Norte es uno de los planes de infraestructura de mayor envergadura en el Perú. Su propósito es interconectar la costa norte peruana con el estado de Amazonas de Brasil, a través de un corredor vial y las hidrovías del Huallaga y Marañón.

Las principales obras proyectadas para el eje son: el mejoramiento de la infraestructura vial comprendida entre el puerto marítimo de Paita y el puerto fluvial de Yurimaguas; la modernización de ambos puertos y el de Iquitos, puerto del Amazonas y ciudad principal de la amazonía peruana con la que sólo existe comunicación aérea y fluvial; la construcción de Centros Logísticos en Yurimaguas e Iquitos para dar soporte a las embarcaciones y manejar cargas mayores; y la mejora de las hidrovías del Huallaga y Marañón para hacer posible el flujo sin obstáculos de embarcaciones más grandes.

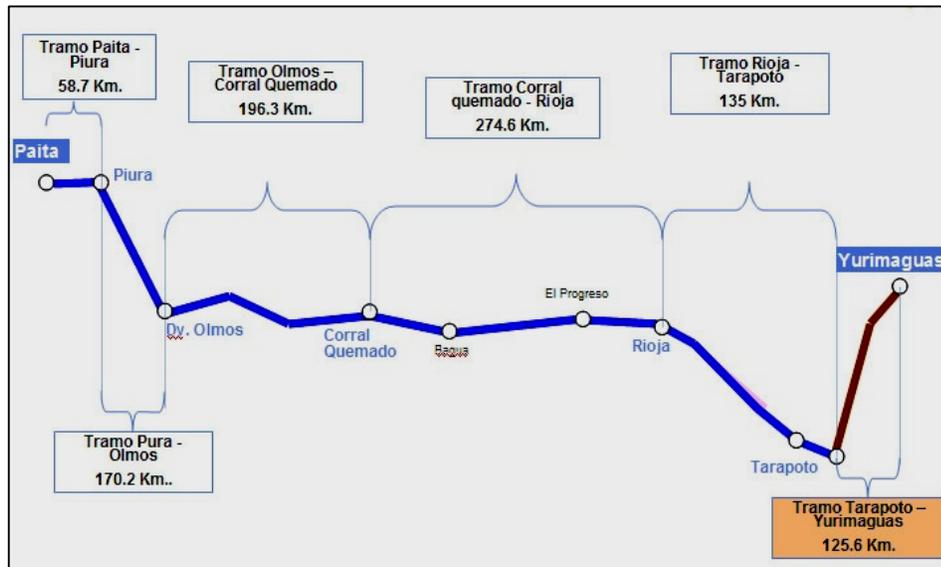
Así también el Eje Multimodal Amazonas Norte busca facilitar la comunicación entre esta zona del Perú con la región sur y sureste de Ecuador y potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

Los proyectos del Eje Multimodal Amazonas Norte han sido definidos en el Grupo 3 (Acceso a la Hidrovía del Huallaga –Marañón) del Eje Amazonas de IIRSA.

MAPA No 05.  
EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE (PERU).<sup>9</sup>



FIGURA No. 5  
EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE (PERU).



<sup>9</sup> Tomado del sitio web de IIRSA NORTE.

## CUADRO No. 01

### PROYECTOS DEL GRUPO 3 DEL EJE AMAZONAS DE IIRSA<sup>10</sup>

PROYECTO	INVERSION ESTIMADA EN (US\$)
Carretera Tarapoto-Yurimaguas y Puerto de Yurimaguas	235,000,000
Rehabilitación del Aeropuerto de Piura	10,000,000
Aeropuerto de Yurimaguas	5,000,000
Construcción y Mejoramiento de la Carretera El Reposo-Sarameriza-Ruta Nacional 4	189,000,000
Centro Logístico de Paita	3,000,000
Centro Logístico de Yurimaguas	2,000,000
Puerto de Bayovar	100,000,000
Puerto de Sarameriza	6,000,000
Puerto de Paita	80,000,000
Carretera Paita-Tarapoto	19,550,000
<b>INVERSION TOTAL</b>	<b>649,550,000</b>

#### Tramos viales del Eje Multimodal Amazonas Norte.

La implementación del Eje se ha iniciado con la rehabilitación de los tramos viales entre Paita, en la costa norte, hasta el puerto de Yurimaguas, en la región amazónica. El corredor vial tiene una extensión total de 960.40 Km y pasa por los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto. Según la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión) la rehabilitación vial del Eje incluye obras por un costo de entre US\$150 y US\$ 180 millones. La inversión principal dentro del corredor y la obra que constituye el proyecto ancla del grupo de proyectos es la pavimentación de la carretera Tarapoto-Yurimaguas. Este tramo se encuentra dentro del contrato de concesión del corredor Paita-Yurimaguas.

---

<sup>10</sup> ProInversión. Ficha de Proyecto: Tramos Viales del Eje Multimodal Amazonas Norte.

## CUADRO No. 02

### TRAMOS DEL EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE.<sup>11</sup>

Ruta Nacional	Tramo	Longitud (en Km.)	Obras	Inversión (mill. USD)
08A	Yurimaguas-Tarapoto	125.60	Mejoramiento a nivel de asfaltado de de 114 Km.	53.40
05N	Tarapoto-Rioja	135.00	Rehabilitación y mejoramiento de todo el tramo, reforzamiento de puentes Bolivia, Cumbaza, sectores críticos (31 Km) y construcción del puente Ponzapa.	25.00
05N	Rioja- Corral Quemado	274.60	Rehabilitación y estabilización del tramo entre Naranjitos y Conrontochaca (40 km); defensas ribereñas y estabilización de otros sectores.	18.1
04,03N	Corral Quemado-Dv.Olmos	196.30	Mantenimiento de 128 Km que están siendo rehabilitados por el Ministerio de Transportes.	Nd.
01B	Dv. Olmos-Piura	170.20	Rehabilitación de 163 Km y mejoramiento de puentes	47.7
02	Piura- Paíta	58.70	Rehabilitación de 47 Km.	14.7

### Proceso concesionario<sup>12</sup>

“Para el proceso de concesión de los tramos viales del Eje, el Estado peruano optó por un esquema de asociación Pública - Privada. Luego de un largo proceso de licitación, convocado por Pro Inversión, los tramos viales fueron concesionados, el 17 de junio del 2005, por un periodo de 25 años a la Concesionaria IIRSA Norte, integrada por las empresas Constructora Andrade Gutiérrez (40%), Constructora Norberto Odebrecht (49.8%) y Graña y Montero (10.2%).

---

<sup>11</sup> Elaborado con información el Anexo 9 de las Bases del Concurso de licitación y el Contrato suscrito entre el Estado y la Concesionaria IIRSA Norte. ProInversión.

<sup>12</sup> Tomado en línea de Bank Information Center: <http://www.bicusa.org/es/Project.10283.aspx> (El 12 de Enero de 2011).

Según el contrato de concesión, durante los dos primeros años la Concesionaria IIRSA Norte priorizó los tramos Paita-Olmos (rehabilitación de 210 km), y Tarapoto-Yurimaguas (asfaltado de 114 km), ya concluidos. La segunda etapa, en los años 3 y 4, se realizarán obras de rehabilitación en los tramos Olmos-Corral Quemado, Corral Quemado-Rioja y Rioja-Tarapoto.”

La Concesionaria IIRSA Norte es la empresa que construye, rehabilita, mejora, mantiene y opera por concesión los 955 km de carretera que une el puerto marítimo de Paita con la ciudad de Yurimaguas, atravesando las regiones de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto; posibilitando así la interconexión fluvial del Norte Peruano con el Brasil.

Conformada por Odebrecht y Graña y Montero, inicia sus labores en abril del 2006, enmarcadas en el contexto de impulso al desarrollo y modernización de las vías de comunicación en todo el país y como parte de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA, una apuesta por la integración política, social y económica de la región.

### **Medición del Impacto de la obra.**

En el mes de Junio del año 2010, El Nro. 569 del Semanario COMEX PERU. Publicó resultados de una importante investigación sobre los beneficios globales del Eje Multimodal Amazonas Norte.

El Eje Multimodal Amazonas Norte, que busca conectar el puerto de Paita (Piura) con la ciudad de Manaus (Brasil), pasando por la Carretera Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) Norte, y los puertos de Yurimaguas e Iquitos (Loreto), generaría beneficios por 1,077 millones de dólares, informó la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (ComexPerú).

Esta vía sería un aporte importante para el desarrollo del comercio interoceánico entre Asia y el noreste de Brasil, y para la competitividad de Perú.

Señaló que sin embargo, de los seis tramos de la carretera IIRSA Norte solamente dos están habilitados, el puerto de Paita se entregó en concesión en el 2009 y quedan pendientes las concesiones de los puertos fluviales de Yurimaguas e Iquitos, y estimó que la falta de condiciones de infraestructura óptimas, genera una serie de sobrecostos para los usuarios.

El estudio “Conexiones para el desarrollo. Beneficios del Eje Multimodal Amazonas Norte”, realizado por José Luis Bonifaz y Roberto Urrunaga, estima que estos beneficios se obtendrían con la adecuada ejecución del proyecto (ahorro de costos y aumento de la producción en la zona de influencia).

Actualmente la carretera IIRSA Norte genera una serie de sobrecostos para sus usuarios ya que su condición es inferior a la de un buen asfaltado.

Con la entrega en concesión de los puertos y la culminación de la carretera, los usuarios no tendrían que incurrir en costos adicionales, por lo que el beneficio de tener la infraestructura en óptimas condiciones alcanzaría los 567 millones de dólares.

Los beneficios no serían únicamente para los usuarios, sino también para los sectores productivos en la zona de influencia del eje.

Por ejemplo, se estima que la acuicultura aumentaría su producción en 3.5 millones de dólares debido a la mejora en la carretera. El flujo de turistas se incrementaría en la macro región norte logrando ganancias adicionales de 27 millones.

La producción de ají pprika, mango y cacao registraría beneficios extras por un monto de 5.4 millones, 5.1 millones y 12.3 millones de dólares, respectivamente.

Asimismo, la inversión requerida impulsaría los sectores construcción (en 167 millones de dólares) y manufactura (50 millones).

Los beneficios totales resultan de la suma de los beneficios directos que genera el desarrollo de cada obra de infraestructura analizada (ahorro de costos) y del aumento en la producción de los sectores productivos en la zona de influencia.

Es decir, tener la vía en óptimas condiciones de infraestructura generaría beneficios por un monto de 1,077 millones de dólares.

Es importante mencionar que la propuesta original de la integración a través del Eje Norandino, en la primera versión de este texto se concibió por la bifurcación del Reposo (Cerca de Corral Quemado) a Sarameriza.

### **Situación actual de la vía<sup>13</sup>.**

Actualmente existe la ficha del proyecto: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EL REPOSO - SARAMELIZA (RUTA NACIONAL N 4C), colgado en la web de IIRSA, donde se especifica que la inversión total es de 189 Millones de Dólares, cuyo objetivo es Mejorar la transitabilidad y la seguridad vial en la carretera El Reposo - Sarameriza, permitiendo articular una zona de extrema pobreza con el Eje Vial Paita - Yurimaguas, permitiendo de este modo acceder a los principales centros de producción y consumo del norte del país, permitiendo ahorros significativos en los costos de transportes y tiempos de viaje a los

---

<sup>13</sup> Tomado en línea de [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=20&x=9&idioma=ES](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=20&x=9&idioma=ES) (El 12 de enero de 2011)

usuarios. Asimismo, esta vía forma parte del Eje Vial N° 4 Perú - Ecuador, con lo cual constituye una alternativa para los flujos de larga distancia provenientes del Ecuador hacia las vías navegables de la amazonía y hacia el Brasil.

El proyecto consiste en mejorar la carretera a nivel de tratamiento superficial en el tramo El Reposo - Duran (89.2 Km.), rehabilitación a nivel afirmado en el tramo Duran - Santa María de Nieva (143 Km.), rehabilitación a nivel afirmado en el tramo Huabico - Nuevo Siasme - Sarameriza (136 km.) y construcción nueva del tramo Santa María de Nieva - Sarameriza (69.4 Km.). Por la magnitud de la inversión y por el nivel de desarrollo económico actual de la zona las intervenciones en la vía deberán ser en forma gradual.

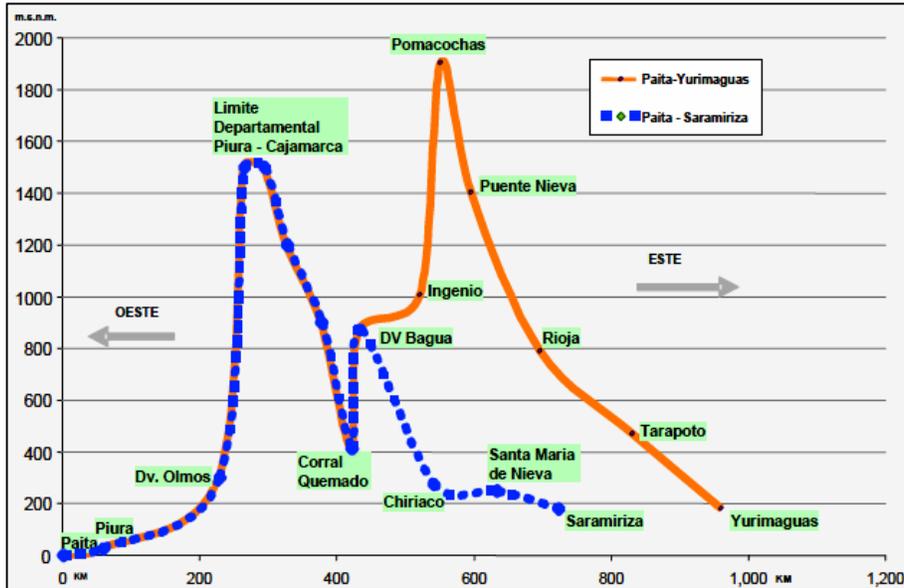
Actualmente está concluido, a nivel TSB, el tramo El Reposo - Duran (89.2 Km.), con una inversión de US\$ 78.75 millones.

Con recursos de la CAF y aportes del MTC (US\$ 108,948) se elaboró (inicio 10.Nov.2008) el Estudio de Transitabilidad del tramo Duran - Urakuza (120 Km.), cuyo Informe Final ha sido aprobado. Asimismo, se ha elaborado el Perfil del puente Santa María de Nieva (150 m.), el cual se encuentra aprobado y declarado viable (junio 2009), estando en el paquete de licitación también esta importante obra.

La carretera El Reposo – Sarameriza forma parte del Eje Multimodal Norte Paita (Bayovar) - Olmos - Corral Quemado - Bagua - Santa María de Nieva - Sarameriza - Iquitos y también al Eje Vial 4 del Convenio de Integración Perú - Ecuador. Por tanto, esta vía permitirá interconectar los puertos del Océano Pacífico, y puntos intermedios, con los puertos del Océano Atlántico a través de los ríos Marañón y Amazonas. Este corredor se encuentra asfaltado hasta la localidad de El Reposo (en ejecución el tramo El Reposo - Duran) y desde Sarameriza continúa por vía fluvial, faltando el tramo intermedio materia de este proyecto para dar continuidad a los flujos. La carretera entre el Duran y Santa María de Nieva está a nivel de afirmado,

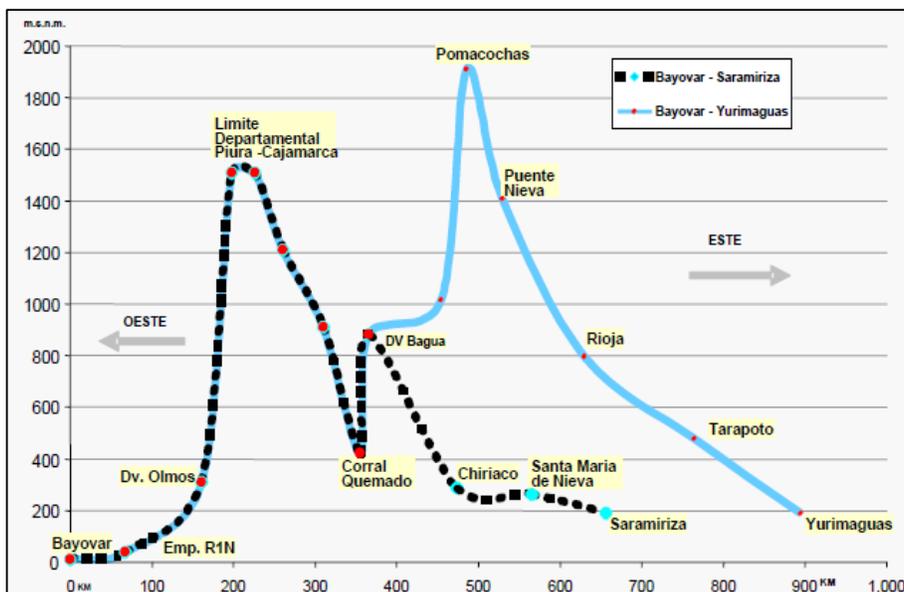
en condición regular y malo, contando con mantenimiento periódico y rutinario del MTC en tramos críticos.

**GRAFICO No. 01**  
**PERFIL LONGITUDINAL PAITA – YURIMAGUAS,**  
**PAITA - SARAMERIZA**



Fuente: MTC – Exposición en Manaos 2002

**GRAFICO No. 02**  
**PERFIL LONGITUDINAL BAYOVAR – YURIMAGUAS,**  
**BAYOVAR - SAMAERIZA**



Fuente: MTC – Exposición en Manaos 2002

## **Eje Modal Fluvial.**

En una de las alternativas el **puerto de origen es Sarameriza** que según IIRSA, requiere una inversión de 6 Millones de Dólares<sup>14</sup>. De aquí por el Maraón llegando hasta Iquitos Inicialmente la ruta hacia Brasil por el río Amazonas, llegando a Manaos.

Por la otra bifurcación ya concesionada el puerto de origen es **Yurimaguas** y según el IIRSA la ejecución del Centro Logístico de Yurimaguas requiere una inversión de 20 Millones de Dólares.<sup>15</sup>

Cuando se consolidó el IIRSA las delegaciones de los países identificaron seis agrupamientos de proyectos, dentro de ellos el Acceso a la Hidrovía del Huallaga – Maraón, la cual es la que incluye los dos proyectos antes mencionados.

**Terminal Fluvial en Iquitos:** Este puerto es el inicio hacia Manaos, necesita reubicarse debido al cambio en el curso del Amazonas el estudio de factibilidad y definitivo será financiado por la CAF. Inversiones: 120 millones de dólares.

Las inversiones totales ascienden a \$ 314 millones de dólares.

Otras alternativas que maneja Proinversión es la modernización del Puerto de Iquitos que consiste en ejecutar trabajos de dragado para el acceso fluvial, reparación de obras en río y mejoramiento de las instalaciones existentes, así como la adquisición de equipos para fortalecer la operación portuaria. PROINVERSION se encuentra actualizando el estudio de su viabilidad económica y financiera, que permita la cuantificación del monto

---

<sup>14</sup> Libro IIRSA 2004 “ Grupo técnico ejecutivo – Eje Amazonas, notas de la reunión en Colombia del 5 al 7 Julio 2007”

<sup>15</sup> Exposición del Emb. Jorge Bayona Medina, Director Nacional para asuntos del IIRSA, del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. Durante el Foro Macrorregional: El Norte Frente a la crisis global, Agosto del 2009”

de cofinanciamiento y efectuar la promoción de la Inversión Privada. Se estima una inversión de US \$ 18 millones. Se proyecta convocar la concesión.

Al margen de las dificultades mencionadas anteriormente, actualmente es el más importante puerto fluvial del país, y uno de los más importantes de Sudamérica, por detrás del brasileño de Manaus. Está situado en el distrito de Belén, al norte de la ciudad de Iquitos, a orillas del río Nanay, casi en su confluencia con el Amazonas. Posee dos muelles de atraque directo de tipo flotante o basculante, con una plataforma basada en pilotes de concreto armado. Ambos son de 1.80 metros de alto, y su nivel varía según el caudal del río.

El más grande, conformado por tres pontones, mide 114 metros de largo y 15.36 de ancho. El más pequeño, de dos pontones, mide 72 metros de largo por 15.36 de ancho.

Aunque el puerto está en capacidad de atender naves de alto bordo, la inmensa mayoría de buques que atiende son menores. En el 2008 movilizó carga por 244 mil toneladas, incluyendo 122 TEU (contenedores de 20 pies de largo).<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Tomado en línea de <http://infraestructuraperuana.blogspot.com/2010/03/puerto-de-iquitos.html>, (El 12 de enero de 2011).

**FIGURA No.06**  
**VISTA SATELITAL DEL PUERTO DE IQUITOS**



**CUADRO No. 03**

**DISTANCIAS DEL EJE MULTIMODAL DEL AMAZONAS  
PERÚ-BRASIL DESDE PAITA, BAYOVAR, PUERTO  
ETEN**

<b>RUTA</b>	<b>MILLAS</b>	<b>KILÓMETROS</b>
Paita – Olmos		166
Olmos – Sarameriza		507
Sarameriza – Iquitos	464	
Iquitos – Manaus	1,064	
Manaos – Belén	855	
<b>TOTAL</b>	<b>2,383</b>	<b>673</b>
Bayovar – Olmos		157
Olmos – Sarameriza		507
Sarameriza – Iquitos	464	
Iquitos – Manaus	1,064	
Manaos – Belén	855	
<b>TOTAL</b>	<b>2,383</b>	<b>664</b>
Puerto Eten – Olmos		108.5
Olmos – Sarameriza		507
Sarameriza – Iquitos	464	
Iquitos – Manaus	1,064	
Manaos – Belén	855	
<b>TOTAL</b>	<b>2,383</b>	<b>615.5</b>
Salaverry – Olmos		343.8
Olmos – Sarameriza		507
Sarameriza – Iquitos	464	
Iquitos – Manaus	1,064	
Manaos – Belén	855	
<b>TOTAL</b>	<b>2,383</b>	<b>850.8</b>
Chimbote – Olmos		431.8
Olmos – Sarameriza		507.0
Sarameriza – Iquitos	464	
Iquitos – Manaus	1,064	
Manaos – Belén	855	
<b>TOTAL</b>	<b>2,383</b>	<b>938.8</b>

Bajo el supuesto que analicemos el puerto de Paita como contacto en la Cuenca del Pacífico, la distancia terrestre será 676Km. Y marítima 2,383 millas; en total 5,086.316 Km.

En el segundo escenario analizamos el Puerto de Bayovar, la distancia terrestre será 664Km. Marítima 2,383 milla, en total será 5.077.316.

El tercer escenario analizaremos el Puerto de Eten, la distancia terrestre será de 615.5Km. y marítima 2.383 millas; en total 5,028.816Km.

En el cuarto escenario analizaremos el Puerto de Salaverry, la distancia terrestre será de 850.8 Km. Y marítima 2.383 millas; en total 5264.116Km. De recorrido.

El quinto escenario analizaremos el Puerto de Chimbote, la distancia terrestre será de 938.8 Km. Y marítima 2.383 millas; haciendo un total 5352.116 Km.

### **AREA DE INFLUENCIA DEL EJE DEL AMAZONAS <sup>17</sup>**

El Eje del Amazonas ha sido definido a través de la delimitación de una región a lo largo del sistema multimodal de transportes que vincula determinados puertos del Pacífico, como ser Buenaventura en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en Perú, con los puertos brasileños de Manaus, Belem y Macapá. Esta área de influencia es relativamente dinámica, ya que está relacionada también con la ubicación física de los proyectos que se incorporan a los distintos grupos en que se ha dividido el Eje de Integración y Desarrollo (EID).

El área de influencia destacada incorpora una gran región del norte de Sudamérica entre los Océanos Pacífico y Atlántico, surcada por el gran río Amazonas y sus afluentes, se caracteriza por su gran extensión, diversidad topográfica (costa, zona andina, selva) y baja densidad poblacional.

El área de influencia delimitada para el Eje del Amazonas alcanza una superficie de 5.657.679 km<sup>2</sup>, equivalente al 50,52% de la suma de la superficie total de los países que conforman el EID, siendo sus principales ciudades, puertos y pasos de frontera

El EID cuenta con una población aproximada de 61.506.049 habitantes de acuerdo con los datos de las proyecciones de población para el año 2008

---

<sup>17</sup> La Cartera de Proyectos 2010 por Ejes de Integración y Desarrollo – IIRSA.

elaborados por los institutos estadísticos de cada país del EID, lo que alcanza al 22,23% de la suma de la población total de los países que aportan territorio al EID. Asimismo, se calculó para el área de influencia del EID una densidad poblacional promedio de 10,87 habitantes/km<sup>2</sup>, nivel medio-bajo general caracterizado por una fuerte dispersión geográfica. Este indicador varía en el EID desde un máximo de 103,96 habitantes/km<sup>2</sup> para la Región Costa de Perú, a un mínimo de 2,13 habitantes/km<sup>2</sup> correspondiente al territorio del Estado de Amazonas de Brasil. En la selva amazónica sólo se han desarrollado unas pocas poblaciones grandes como Manaus, Santarém e Iquitos.

En el aspectos económicos, el Producto Interno Bruto (PIB) del Eje del Amazonas ascendió en el año 2008 a US\$ 150.534,9 millones a precios constantes de mercado del año 2000 sobre la base de los valores de las estadísticas de CEPAL para cada país del año 2008 y considerando los últimos porcentajes de la participación en el PIB calculados por cada instituto estadístico nacional para las unidades territoriales de cada país que forman parte del EID. Este monto representa el 13,73% de la suma, para el mismo año, de los PIBs totales de los países que integran el EID.

El PIB resultante de la suma de los PIBs de los países que integran el Eje del Amazonas, a valores constantes del año 2000, ha variado positivamente entre los años 2000 y 2008 en un 35,65%, lo que implicó una tasa de crecimiento promedio anual del 3,89% para el mismo período. En relación con la dinámica del crecimiento de las actividades económicas en los países de la región, se verificó que en proporción se han mantenido muy estables, sin embargo se constató que los sectores de comercio al por mayor y por menor; hoteles, bares y restaurantes; minas y canteras; y establecimientos financieros, seguros, bienes, etc., en ese orden, son los que han crecido más notablemente en los últimos ocho años.

Desde el área de influencia del Eje del Amazonas se realizaron exportaciones por un valor total de US\$ 65.949,6 millones para el año 2008 que comparadas con el valor estimado de las exportaciones para el año

2000 (US\$ 15.532,4 millones) realizadas desde la misma región, han alcanzado una variación positiva del 324,59% en ocho años. Asimismo, si se compara el valor de las exportaciones del EID del año 2008 con la suma de las exportaciones totales de los países que conforman el Eje del Amazonas para el mismo año, se constata que las primeras alcanzan al 23,12% de las segundas (US\$ 285.241,7 millones).

Para 2008, el 95,41% de las exportaciones en valor desde los países que integran el Eje del Amazonas son extra zona, mientras que el 4,59% (US\$ 13.102,7 millones) corresponden a exportaciones entre los países del EID (intrarregionales). Este último porcentaje alcanzaba al 3,95% del total de las exportaciones del año 2000 (US\$ 3.160,7 millones/US\$ 79.991,3 millones).

Entre los cinco principales productos exportados desde los países del Eje del Amazonas, el petróleo crudo es el más importante, representando alrededor del 11,76% del valor total exportado en el año 2008 por los cuatro países y el 34,26% del valor total exportado desde los mismos países para los cinco primeros productos, siguiéndole en importancia las exportaciones de mineral de hierro no aglomerado y sus concentrados (con un 3,88% del valor total exportado). El tercero, cuarto y quinto lugar lo ocupan, respectivamente, los porotos de soja, el mineral de cobre y sus concentrados y los derivados del petróleo. Sumando los valores de los cinco principales productos exportados desde cada país alcanzan al 34,34% del valor total exportado desde los países que integran el Eje del Amazonas para el año 2008.

En relación con el modo de transporte de las exportaciones de la región analizada, se observa que para las exportaciones en volumen desde los países del Eje del Amazonas (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú) del año 2008, el modo marítimo alcanzó el 95,50% del total exportado, el modo ferroviario el 0,10%, el modo carretero el 1,46%, el modo aéreo el 0,36%, y el modo "otros medios" el 2,58%.

Mientras que las exportaciones en volumen desde los mismos países (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú), para el año 2000 se realizaban de la siguiente manera: el modo marítimo alcanzaba al 95,14% del total, el modo ferroviario el 0,11%, el modo carretero el 1,63%, el modo aéreo el 0,27%, y el modo “otros medios” el 2,85%.

Entre 2000 y 2008 las exportaciones en volumen desde los países citados han alcanzado una variación positiva del 79,37%. El área del Amazonía tiene una muy baja incidencia en las exportaciones totales desde los países, por ejemplo, desde el Puerto de Manaus el volumen de cargas exportado para el Estado de Amazonas (por vía marítima y fluvial) ha descendido

Entre 2000 y 2008 de 119.178,4 toneladas a 87.640,2 toneladas. Si se compara con los volúmenes de carga totales exportados por Brasil en esos años, en 2000 representaba el 0,05% mientras que en 2008 alcanzó al 0,02% del volumen total exportado desde Brasil.

Las actividades dominantes desde las áreas de influencia de los cuatro países señaladas en el EID demuestran los principales perfiles productivos indicados a continuación:

**Brasil - Estados de Acre, Amapá, Amazonas, Pará, y Mato Grosso:**

**Acre** : Explotaciones forestales, castañas de Brasil, arroz, muebles de madera y granos de soja.

**Amapá** : Oro, mineral de hierro y cromo, explotaciones forestales, frutas tropicales y palmitos.

**Amazonas** : Electrónicos, ruedas, petróleo y gas, ecoturismo, biotecnología y pesca deportiva.

**Pará** : aluminio; frutas, pulpas y jugos; cosméticos; fito-fármacos; madera y muebles; fibras y sistemas agroforestales.

**Mato Grosso**: Cluster de los cereales, agroindustria, ganadería, oro, avicultura, recursos forestales.

**Colombia - Departamentos de Caquetá, Putumayo, Amazonas, Vaupés, Guaviare y Guainía y de Nariño, Valle, Cauca, Huila y Tolima:**

**Región Amazónica:** agricultura, pesca, recursos forestales, palma; oro y piedras preciosas; frutas; agroindustria, cacao, caucho vegetal; ecoturismo y artesanías indígenas.

**Región Sur Occidental:** petróleo, agroindustria, gas natural; agro-negocio, piscicultura, alimentos, bebidas, textiles y confecciones; palma, procesamiento de madera, cacao, pesca, caña panelera, alcohol; cultivos tecnificados de clima frío, algodón, tabaco, sorgo, café y maní, ganadería, muebles; cultivos tecnificados de caña de azúcar, café, algodón, soja y sorgo, avicultura, pesca, agroindustria, papel, química, maquinaria y equipos.

- **Ecuador - todo el país:** petróleo, frutas tropicales, pesca, alimentos, muebles, cemento, agropecuaria, recursos forestales; textiles, turismo, banana, cacao, confecciones, metal-mecánica, naval, química, farmacéutica y procesamiento de alimentos.

- **Perú - los Departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Ancash y Lima, de Cajamarca, Huanuco, Pasco y Junín y de Amazonas, Loreto, San Martín y Ucayali:**

**Región Costa:** industria alimenticia, metal-mecánica, naval; agroindustria, avicultura, espárragos, caña de azúcar, arroz, cuero y calzados, turismo; arroz, frutas; industria de servicios, bienes de consumo, embalajes, turismo; conservas, algodón, textiles y confecciones, caprino cultura, petróleo y fertilizantes; procesamiento de la pesca y tabaco.

**Región Sierra :** agropecuaria, lácteos; frutas de clima templado, café, agroindustria, petróleo; procesamiento mineral, material de transporte; minero-metalurgia.

**Región Selva:** frutas tropicales, manejo forestal, cemento, turismo; petróleo, gas, madera certificada, piscicultura, agricultura de planicie, cerveza, ecoturismo, plantas medicinales, café, cacao y tabaco.

El área de influencia del Eje del Amazonas representa un mercado de más de 61,5 millones de habitantes en un área de influencia extendida de aproximadamente 5,66 millones de km<sup>2</sup>, con un PIB de aproximadamente US\$ 150.534,9 millones (concentrados en un 67,88% considerando el aporte sumado de las áreas de influencia de Perú y Brasil).

La construcción, adecuación o el mejoramiento de obras de infraestructura puede generar impactos bio-geofísicos y socio-económicos sobre el área de influencia de los mismos. Temas tales como el avance de la frontera agrícola con la consecuente deforestación y los conflictos que ello genera por el uso del suelo y de los recursos naturales, por la integración de las comunidades aisladas; así como cambios climáticos a nivel mundial y regional o cambios en la calidad del agua, son factores que deben analizarse cuidadosamente en la Amazonía. En una evaluación efectuada en el año 2006 sobre los proyectos IIRSA incluidos en la “Agenda de Implementación Consensuada” se concluyó que el EID con mayor sensibilidad de territorio era el Eje del Amazonas.

Tradicionalmente se ha hecho énfasis en el desarrollo del Eje como corredor bioceánico para aprovechar la arteria natural del Amazonas y los puertos ubicados tanto en el Atlántico como en el Pacífico, a través de un sistema de transporte multimodal. Sin embargo, en la práctica, estos movimientos son inexistentes por razones económicas.

Por otra parte, anteriormente se señaló que los flujos internacionales de comercio exterior entre los países del EID a través de la Amazonía eran muy bajos; en cambio, los flujos internos de cada país desde el interior y la sierra hasta la Amazonía y viceversa, son más significativos.

De acuerdo con lo expuesto en los dos párrafos anteriores, se señala que más que pensar en movimientos bioceánicos como si se tratase de un EID consolidado, hay que potenciar los movimientos “locales” y “parciales” o sea aquellos de adentro hacia fuera. En este sentido parece razonable consolidar inicialmente, las uniones selva-sierra-costa dentro de un contexto

de integración nacional, y simultáneamente, afrontar los desafíos del transporte fluvial en el sistema hidrográfico (puertos, canalizaciones, control a la deforestación, dragados, señalización, navegación satelital y otros). De esta forma, la consolidación del EID se logrará a través de acciones nacionales las que, con el tiempo, convergen hacia la integración regional.

La visión estratégica de la región debería enfocarse hacia el fortalecimiento de las actividades agrarias, forestales y turísticas como cimiento de la economía regional. Este enfoque implica la implementación de esfuerzos para tecnificar la agricultura, optimizar la articulación entre los sitios de producción y los mercados, identificar y desarrollar zonas de actividad agroecoturismo, mejorar las condiciones empresariales para la creación de agroindustrias y garantizar que el desarrollo económico propenda a la conservación de los recursos naturales, de la biodiversidad de la región y a la integración igualitaria de las comunidades aisladas.

En este sentido, los gobiernos territoriales, conscientes de la importancia de procesos armónicos con el medio ambiente, han priorizado la actividad turística y la agro-biodiversidad como eje de desarrollo económico a partir de acciones tales como:

- Promoción de la inversión vía legislativa.
- Mejoramiento de la infraestructura física.
- Fortalecimiento del desarrollo sostenible.
- Incentivos para el progreso empresarial.
- Asociatividad entre los sectores público y privado.
- Capacitación del recurso humano.

Otras acciones plantean la incorporación de tecnologías limpias y la innovación permanente de las cadenas productivas que hagan viable la introducción de nuevas tecnologías en la actividad productiva.

En este contexto, la región se ve abocada a la necesidad de implementar estrategias de mediano y largo plazo que por una parte, garanticen la sostenibilidad del medio ambiente y por otra, aprovechen las

potencialidades existentes para alcanzar un mayor nivel de actividad económica.

### **IMPORTANCIA ECONOMICA DEL ESTADO DE AMAZONAS – BRASIL EN LA INTEGRACION CON EL SUB ESPACIO DEL NORTE:**

El potencial de integración del Sub Espacio del Norte con Brasil está dado principalmente con el **Estado de Amazonas y su capital Manaus**. Amazonas es un estado brasileño localizado en el oeste de la región Norte. Tiene como límites: Venezuela y Roraima al norte, Pará al este, Mato Grosso al sudeste, Rondonia al sur, Acre al sudoeste, el Perú al oeste y Colombia al noroeste. Ocupa una superficie de 1.577.820,2 km<sup>2</sup>. La capital es Manaus. Entre las ciudades más importantes se encuentran: Manaus, Manacapuru, Tefé, Parintins y Itacoatiara. Es el mayor estado de Brasil en extensión, con una pobre red infraestructuras de comunicación y muy baja densidad de población (1,79 hab/km<sup>2</sup>)

Según el último censo su población (2000) es de 2.817.252 hab. y una estimación al 2003 es de 3,031,068 hab. El Estado de Amazonas está constituido por 63 municipios. A efectos estadísticos, se organiza en 4 mesoregiones y 13 microregiones.

El IDH del Amazonas es 0,780 (2000) y su economía corresponde a 3,4% del PIB 18nacional, basándose en la industria, electrónica, de motocicletas, químico-farmacéutica, gráfica y relojera, industria de transformación de minerales, de beneficio de materia prima vegetal (inclusive madera) y alimenticia, extracción y procesamiento de petróleo y gas natural, agricultura, pesca, minería, pecuaria y ecoturismo.

Su industria se concentra en la ciudad de Manaus, que tiene el 4º mayor PIB entre los municipios brasileños, como consecuencia principalmente del

---

<sup>18</sup> Tomado en Línea de [http://es.encydia.com/pt/Econom%C3%ADa\\_del\\_Amazonas](http://es.encydia.com/pt/Econom%C3%ADa_del_Amazonas) (El 12 de Enero 2011).

crecimiento del Polo Industrial de Manaus y de la movimiento de gas natural y petróleo. La facturación anual de esa industria es de 18,9 billones de dólares, con exportaciones superiores a 2,2 billones de dólares. Son más de 450 fábricas de grande, medio y pequeño porte, que hacen la mayor cantidad de la producción brasileña de televisores y monitores para PC, inclusive de LCD y plasma, teléfonos celulares, aparatos de sonido, DVD players, relojes de pulso, aparatos de aire acondicionado, bicicletas y motocicletas, ofreciendo más de 120 mil empleos directos solamente en Manaus. En total son más de 500 mil empleos directos e indirectos. (fuente: SUFRAMA).

Los principales productos de extracción vegetal son: madera, goma, castanha-del-pará, cacao, esencias, óleos de copaíba y andiroba, piaçava, coco, açai, y bacuri. La extracción mineral continúa expandiéndose y los productos más importantes son: bauxita, hierro, sal-gema, manganeso, oro y cassiterita, en los municipios de Presidente Figueiredo y Nuevo Aripuanã, diamantes, níquel, cobre, calcario, gipsita, plomo y estanio. La extracción de petróleo y gas ocurre en el campo de Urucu, en Coari, con procesamiento y distribución a partir de la REMAN – Refinería de Manaus.

En la agricultura los principales productos son: juta, malva, guaraná, mandioca, banana, caña de azúcar, naranja y cacao, mientras que la pecuaria presenta ganado bovino y bubalino en pequeña escala. El sur del Estado es el área más utilizada para el desarrollo de la agricultura y pecuaria, en los municipios de Apuí, Humaitá, Nuevo Aripuanã y Manicoré, pero la pecuaria también tiene destaque en los municipios de Altazes y Careiro de la Várzea.

El ecoturismo, con crecimiento medio del 6% al año, es el segmento que más se expande, conforme datos de la FGV. En el Estado operan hoteles de selva de nivel internacional, que ofrecen incursiones y otras actividades en la floresta amazónica, además de empresas de cruceros fluviales y de pesca deportiva.

En la actualidad, a través del calendario de ferias nacionales e internacionales de la Amazonía, bajo la sigla - FÍAN - en la Suframa , atrae diferentes inversores, brasileños y de otras nacionalidades, a invertir en los diferentes polos tecnológicos, existentes en la región y, principalmente, en el Polo Industrial de Manaus (PIM), en franco desarrollo, y los extranjeros pueden conocer grandes oportunidades de negocios que el potencial económico de la Amazonía proporciona y es capaz de ofrecer, como su infraestructura, mano-de-obra calificada y varias otras ventajas competitivas.

Las Ferias promueven el potencial económico de la región, inclusive productos industrializados de punta y regionales, hechos con base en materias-primas locales, así como atractivos turísticos, visando el desarrollo sustentable, estimulando el intercambio comercial, cultural, científico y tecnológico.

### **La Zona Franca de Manaus.**

Manaos- capital del Estado Amazonas- Brasil es la sede de la Zona Franca de Manaus: modelo de desarrollo económico regional fundamentado en una política tributaria de incentivos fiscales.

Con la implantación de la zona Franca de Manaus, la amazonia occidental se volvió mundialmente conocida por el padrón de calidad de los productos fabricados en el polo industrial de Manaus, base de sustentación del modelo Zona Franca de Manaus, que abriga también un distrito agropecuario y un polo comercial.

Es necesario reconocer la importancia del Polo Industrial de Manaus (PIM) en la economía de la región, pues este importante parque fabril de América Latina abriga más de 400 empresas con elevados índices de innovación tecnológica, competitividad y productividad, muchas de las cuales se encuentran certificadas con las Normas ISO 9000, 14000 y BSI 18000, y gozan de múltiples ventajas y beneficios tributarios.

Además de los mencionado anteriormente es importante resaltar que la Zona Franca de Manaus, presenta una posición geográfica estratégica desde el punto de vista de mercados mundiales, teniendo en cuenta su posición CENTRAL CON RELACIÓN A LOS BLOQUES ECONÓMICOS – Comunidad Andina, CARICO MERCOSUR y NAFTA- lo que presenta una diferencia competitiva importante para las exportaciones.

**FIGURA No. 7**  
**PRINCIPALES MARCAS QUE DESTACAN EN EL POLO INDUSTRIAL DE MANAOS**



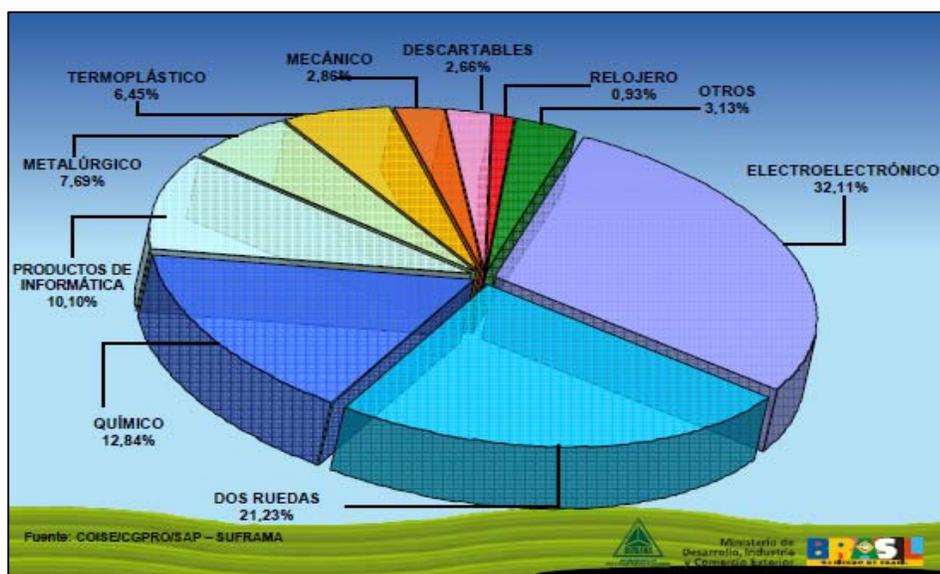
Fuente: Ministerio de Industria y Comercio Exterior del Brasil – Flavia Barboza Grosso – SUFRAMA -2009.

**GRAFICO No. 03**  
**EVOLUCION DE LA FACTURACION POR SECTORES**  
**POLO INDUSTRIAL DE MANAOS**

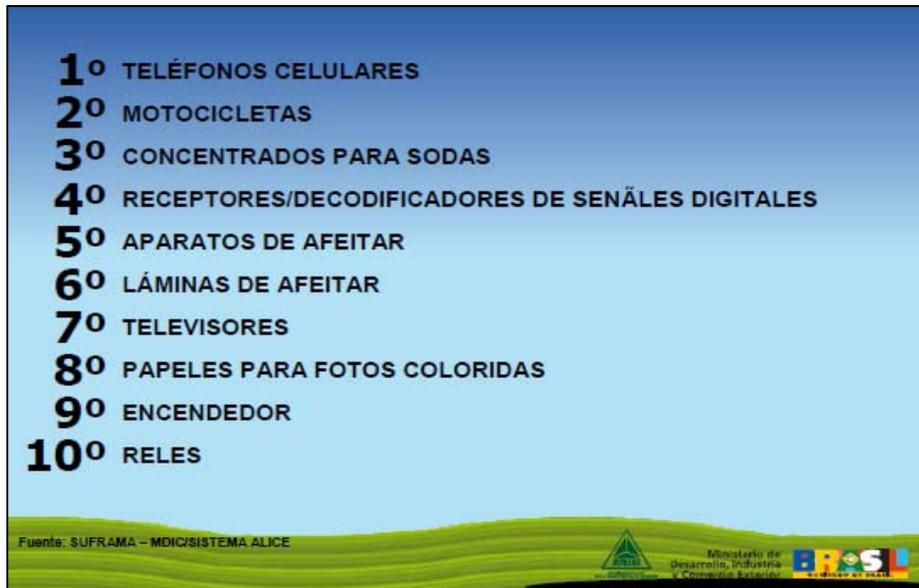


Fuente: Ministerio de Industria y Comercio Exterior del Brasil – Flavia Barboza Grosso – SUFRAMA -2009.

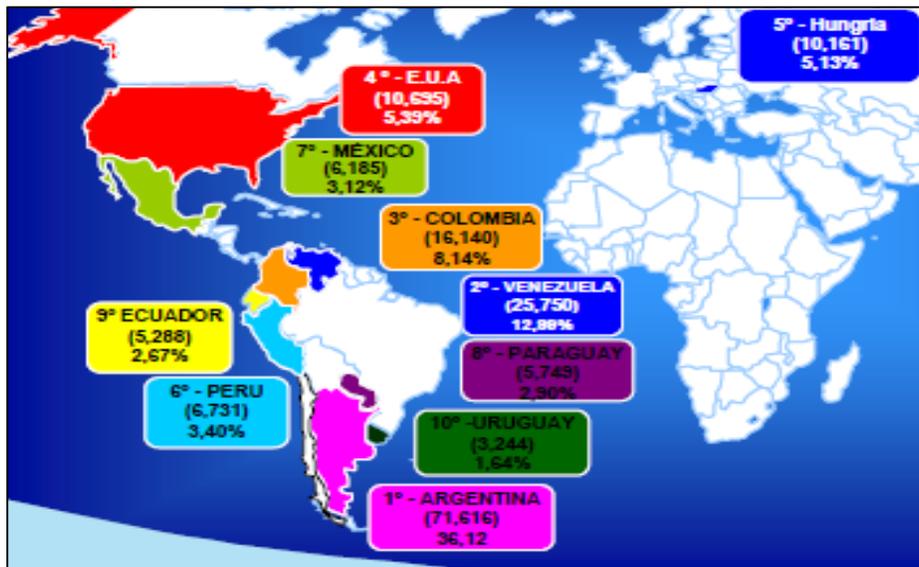
**GRAFICO No. 04**  
**EVOLUCION DE LA FACTURACION POR SECTORES**  
**POLO INDUSTRIAL DE MANAOS**



**CUADRO. No. 04**  
**RANKING DE PRICIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS**  
**POLO INDUSTRIAL DE MANAOS**



**MAPA. No. 06**  
**DESTINO DE LAS EXPORTACIONES**  
**POLO INDUSTRIAL DE MANAOS**



Fuente: Ministerio de Industria y Comercio Exterior del Brasil – Flavia Barboza Grosso – SUFRAMA -2009.

**CUADRO. No. 05**  
**PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS DEL ESTADO DE AMAZONAS**  
**PARA EL PERU.**

<b>TOTAL : US\$ 66.484.141</b>	
<b>PRODUCTOS</b>	<b>US\$ FOB</b>
TERMINAIS PORTÁTEIS DE TELEFONIA CELULAR	23.931.960
OUTRAS GASOLINAS	20.983.852
MOTOCICLETAS C/MOTOR PISTAO ALTERNAT.125CM3	5.501.090
OUTROS PAPEIS P/FOTO A CORES,SENSIBIL.N/IMPRESIONADOS	5.140.321
RECIPIENTES DE FERRO/ACO,P/GASES COMPRIMIDOS/LIQUEFEIT	3.561.713
MOTOCICLETAS C/MOTOR PISTAO ALTERNAT.50CM3	2.337.437
OUTS.FILMES P/FOTO CORES,N/IMPRESS.L=35MM,C<=30M,ROLOS	1.032.497
APARELHOS DE BARBEAR,NAO ELETRICOS	737.829
CERVEJAS DE MALTE	601.730
DISJUNTORES P/TENSAO<=1KV	562.926

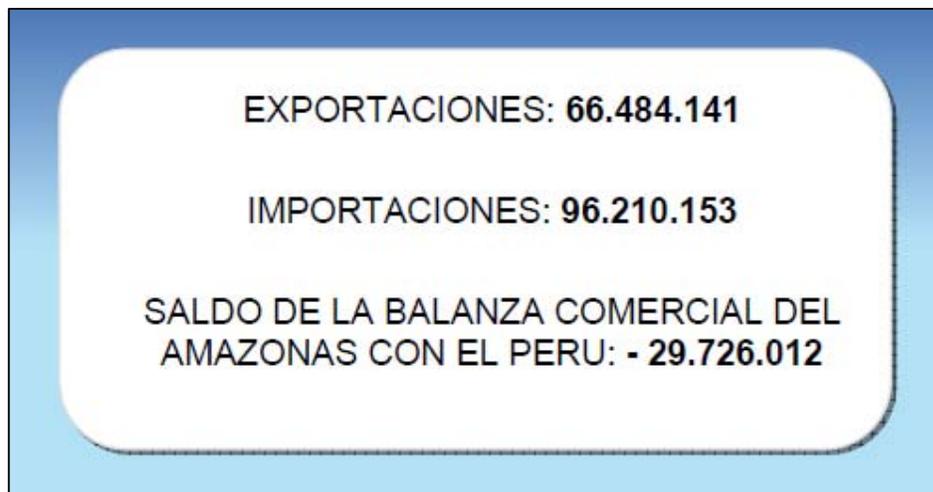
Fuente: Ministerio de Industria y Comercio Exterior del Brasil – Flavia Barboza  
Grosso – SUFRAMA -2009

**CUADRO. No. 06**  
**PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS DEL PERU POR EL ESTADO DE**  
**AMAZONAS.**

<b>TOTAL : US\$ 96.210.153</b>	
<b>PRODUTOS</b>	<b>U\$ FOB</b>
PRATA EM FORMAS BRUTAS	95.040.561
OUTRAS CHAPAS,ETC.POLIM.PROPILENO,BIAX.ORIENT.S/SUORTE	835.614
SERVICOS DE MESA/OUTS.ARTIGOS MESA/COZINHA,DE PLASTICOS	159.641
REDES CONFECCION.DE MATERIAS TEXTEIS SINT/ARTIF.P/PESCA	95.967
- LIVROS,BROCHURAS,IMPRESSOS SEMELHANTES,EM FOLHAS SOLTAS	33.703
CORDEIS,CORDAS E CABOS,DE FIBRAS DE NAILON	27.347
OUTROS LIVROS,BROCHURAS E IMPRESSOS SEMELHANTES	13.942
JUNTAS,GAXETAS,SEMELHS.DE BORRACHA VULCAN.N/ENDURECIDA	3.120
LAMPADAS/TUBOS DESCARGA,FLUORESCENTE,DE CATODO QUENTE	138
INSTRUMENTOS MUSICAIS DE PERCUSSAO (TAMBORES,ETC.)	120

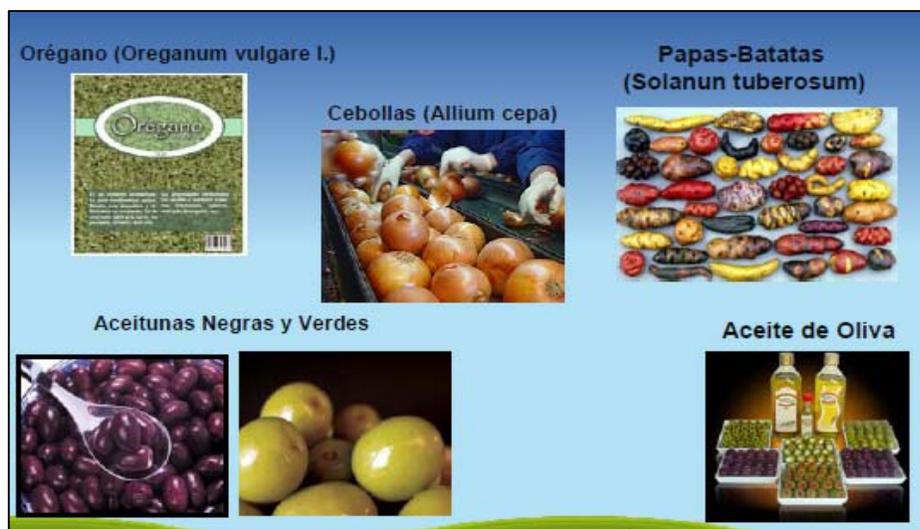
Fuente: Ministerio de Industria y Comercio Exterior del Brasil – Flavia Barboza  
Grosso – SUFRAMA -2009

**FIGURA. No. 08**  
**BALANZA COMERCIAL DEL ESTADO DE AMAZONAS CON EL PERU**  
**2008.**



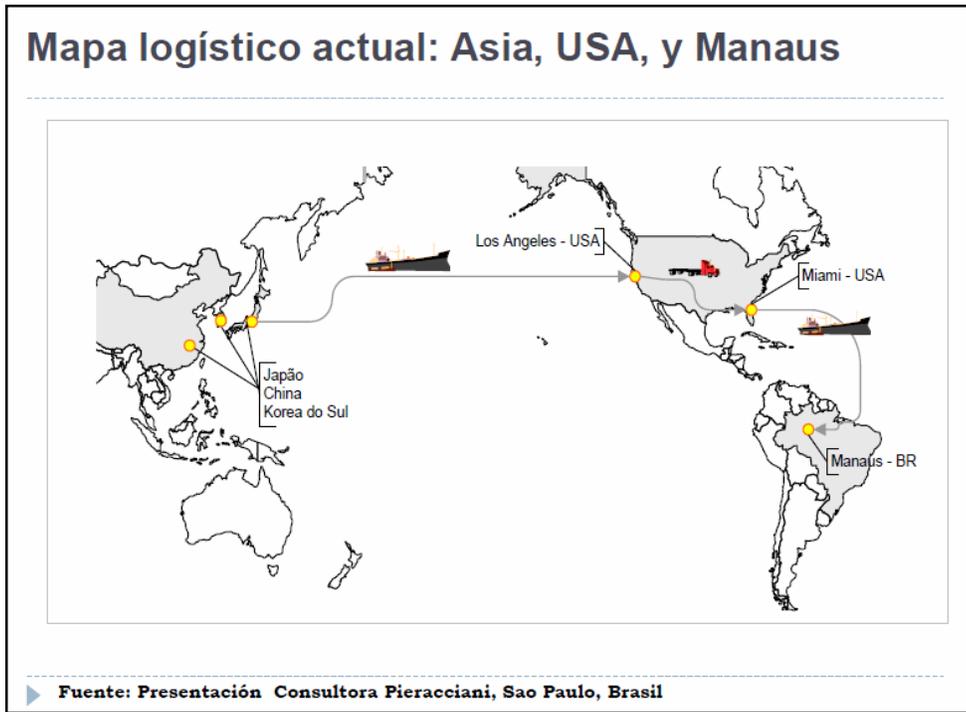
Fuente: Ministerio de Industria y Comercio Exterior del Brasil – Flavia Barboza Grosso – SUFRAMA -2009

**FIGURA. No. 09**  
**PERSPECTIVAS DE MERCADO EN LA REGION AMAZONICA PARA**  
**PRODUCTOS PERUANOS.**

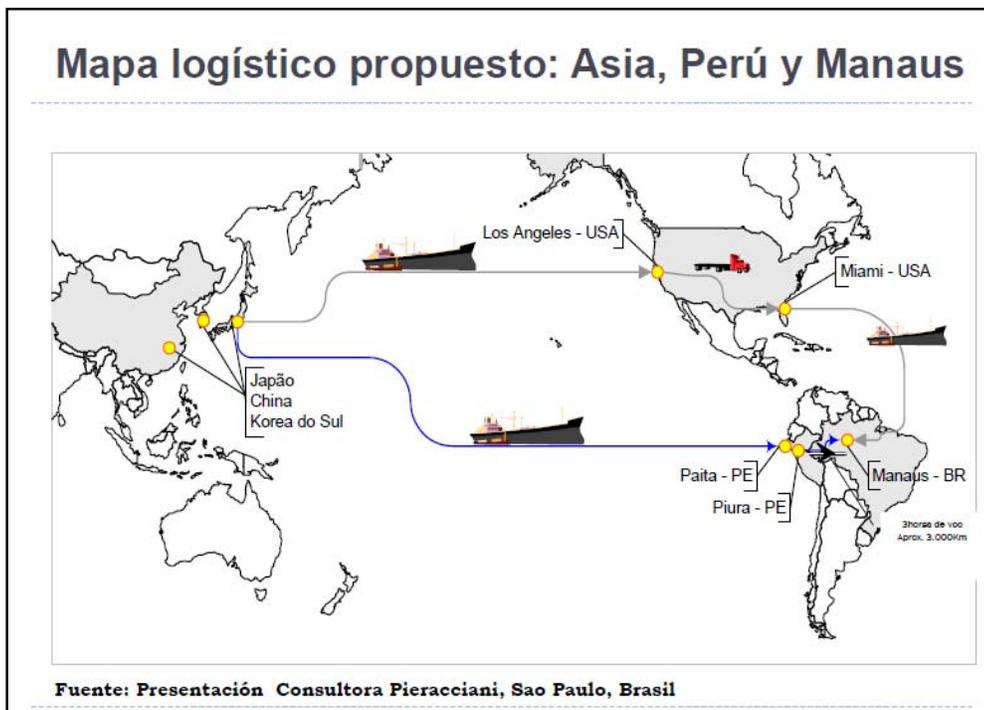


Fuente: Ministerio de Industria y Comercio Exterior del Brasil – Flavia Barboza Grosso – SUFRAMA -2009

MAPA. No. 07



MAPA. No. 08



## **PROPUESTA PARA EL IMPULSO DE CORREDOR BIOCEANICO.**

### **AGENCIA DE FOMENTO DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN EL MARCO DEL EJE MULTIMODAL NORANDINO.**

Con el objeto de tener una instancia que impulse la inversión privada y las asociaciones público privadas para el desarrollo de los proyectos en el marco del Eje Multimodal Norandino, se propone aprovechar el marco normativo que proporciona la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada y su Reglamento para constituir la AGENCIA DE FOMENTO DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN EL MARCO DEL EJE MULTIMODAL NORANDINO.

La Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada en su artículo 8º establece que los Gobiernos Regionales crearán las Agencias de Fomento de la Inversión Privada como un órgano especializado, consultivo y de coordinación con el sector privado en la promoción de la inversión, señalando que dos o más gobiernos regionales pueden conformar Agencias de Fomento de la Inversión Privada en proyectos y propuestas conjuntas sobre estrategias de desarrollo.

Artículo 23º del Decreto Supremo N° 015- 2004-PCM, Reglamento de la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada - Ley N° 28059, señala que una vez adoptada la decisión de la conformación de una Agencia de Fomento de la Inversión Privada en el ámbito de dos o más Gobiernos Regionales, su creación se llevará a cabo mediante Ordenanza Regional emitida por uno de los Gobiernos Regionales involucrados, y los otros que queden comprendidos dentro del ámbito de competencias de la Agencia, se adherirán a la misma mediante la emisión de las respectivas Ordenanzas; Que, el mismo Artículo 23º señala que en el instrumento donde conste la creación de la Agencia deberá precisaren forma general las materias y proyectos pasibles de ser desarrollados en forma conjunta.

El artículo 21º del mencionado Reglamento define que la función de la Agencia de Fomento de la Inversión Privada se materializa en acuerdos

explícitos entre el sector público que representa y el sector privado de las respectivas jurisdicciones regionales.

Que, el literal b) del artículo 4º del mismo Decreto Supremo establece que el Organismo Promotor de la Inversión Privada son los Gobiernos Regionales, que en forma directa o a través de una Gerencia, u órgano de línea designado para tales efectos, ejerce las facultades de conducción del proceso de promoción de la inversión privada, estableciéndose sus demás funciones en el mencionado Reglamento.

El Gobierno Regional debe liderar una propuesta de Creación de la AGENCIA DE FOMENTO DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN EL MARCO DEL EJE MULTIMODAL NORANDINO, para lo cual debe aprobarse en el Consejo Regional de Lambayeque una Ordenanza y luego solicitar la adhesión de todos los demás departamentos parte de la INTERNOR, así como de la Agencia de Fomento de la Inversión Privada de la Amazonía que agrupa a todas los departamentos integrantes del Consejo Interregional Amazónico – CIAM. Esta instancia debe articular los esfuerzos público – privados regionales con PROINVERSION, instancia que se convierte en el soporte técnico para la promoción de la inversión descentralizada.

En la AGENCIA antes mencionada debe tener participación activa Las Cámaras de Comercio, los Colegios Profesionales, los ejecutivos de los Proyectos Especiales del ámbito del SEN y las Universidades Públicas y Privadas.

**CUADRO N° 07  
PROYECTOS ESPECIALES, SEGÚN UBICACIÓN EN  
EL SUB ESPACIO DEL NORTE**

<b>PROYECTOS ESPECIALES</b>	<b>UBICACIÓN</b>
<b>1.- Puyango – Tumbes</b>	Tumbes
<b>2.- Chira – Piura</b>	Piura
<b>3.- Hidroenergético – y de Irrigación de Olmos</b>	Lambayeque – Cajamarca
<b>4.- Tinajones</b>	Lambayeque
<b>5.- Jequetepeque – Zaña</b>	Lambayeque – La libertad
<b>6.- Chavimochic</b>	La Libertad
<b>7.- Chinecas</b>	Ancash
<b>8.- Jaén – San Ignacio – Bagua</b>	Amazonas – Cajamarca
<b>9.- Alto Mayo</b>	San Martín
<b>10.- Huallaga Central y Bajo Mayo</b>	San Martín
<b>11.- Alto Huayaga</b>	San Martín – Huanuco – Ucayali
<b>12.- Putumayo</b>	Loreto – Maynas – Ramón Castilla

FUENTE : FONCODES

ELABORACIÓN : UEESEN – CCPL

## CONCLUSIONES

1. El Eje Multimodal Nor Andino del Amazonas Perú-Brasil es el elemento natural de la integración del Sub Espacio del Norte, configurado por los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Ancash, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto con el Estado de Amazonas-Brasil.
2. El Eje Multimodal Amazonas Norte, que busca conectar el puerto de Paita (Piura) con la ciudad de Manaus (Brasil), pasando por la Carretera Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) Norte, y los puertos de Yurimaguas e Iquitos (Loreto), generaría beneficios por 1,077 millones de dólares, según informe de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú.
3. Actualmente se ha dado mayor importancia a la alternativa Paita – Yurimaguas – Manaus –Belem, siendo la ruta más optima por Sarameriza, sin embargo ya se han iniciado algunas obras en paralelo por esta ruta tal como la carretera Reposo – Duran.
4. La diversificación del portafolio de proyectos que oferta el Sub Espacio del Norte asociado a su complementariedad permitirá garantizar carga de retorno.
5. El Eje debe considerarse como un negocio de doble vía donde hay que asegurar carga en ambos sentidos.

## **RECOMENDACIONES.**

1. Acción conjunta a través de un foro de análisis, donde participen: El Gobierno Regional de Lambayeque, Ejecutivos de los Proyectos Especiales de la jurisdicción, Colegios Profesionales, Cámara de Comercio, Universidades Públicas y Privadas, para realizar una evaluación, justificación y propuestas para reactivar el interés en el ansiado Proyecto del Terminal Marítimo del Puerto Eten, recientemente excluido del inventario de instalaciones portuarias establecidos dentro del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP). Esta reactivación del interés en el histórico proyecto debe estar sustentado en el avance de los proyectos especiales en nuestra Región, el avance agroindustrial de la Región Lambayeque y otras vinculadas del Nor Oriente y el avance de las concesiones que son parte del Eje Multimodal Amazonas, fundamentalmente el eje carretero y algunos puertos.
2. Que en base a la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada y su Reglamento el Gobierno Regional de Lambayeque debe liderar una propuesta de Creación de la AGENCIA DE FOMENTO DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN EL MARCO DEL EJE MULTIMODAL NORANDINO, para lo cual debe aprobarse en el Consejo Regional de Lambayeque una Ordenanza y luego solicitar la adhesión de todos los demás departamentos parte de la INTERNOR, así como de la Agencia de Fomento de la Inversión Privada de la Amazonía que agrupa a todas los departamentos integrantes del Consejo Interregional Amazónico – CIAM. Esta instancia debe articular los esfuerzos público – privados regionales con PROINVERSION, instancia que se convierte en el soporte técnico para la promoción de la inversión descentralizada.

Esta recomendación debe tener como inicio una reunión de los representantes del sector público y privado de los Departamentos que conforman CIAM e INTERNOR, donde se debe establecer la estructura orgánica, funciones y financiamiento de la Agencia.

## **FUENTES CONSULTADAS**

- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA E INFORMATICA.
- MINISTERIO DE LA PRODUCCION – OFICINA GENERAL DE TECNOLOGIA DE LA INFORMACION Y ESTADISTICA.
- PROMPERU.
- SUPERINTENDENCIA DE BANCA SEGUROS Y AFP.
- SUCURSALES DEL BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERU
- SUNARP – OFICINA DE ESTADISTICA.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES – DIRECCION GENERAL DE CAMINOS
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES – OFICINA GENERAL DE METODOS Y SISTEMAS.
- MINISTERIO DE ENERGIA Y MINAS – PERU ELECTRICO 2010 – DOCUMENTO PROMOTOR.
- IIRSA NORTE.
- PROINVERSION.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO EXTERIOR DEL BRASIL – SUFRAMA -2009.
- LEY MARCO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN DESCENTRALIZADA - LEY N° 28059.
- DECRETO SUPREMO N° 015- 2004-PCM, REGLAMENTO DE LA LEY MARCO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN DESCENTRALIZADA.

### **Sitios WEB específicos consultados.**

- <http://www.mincetur.gob.pe/turismo/estadistica/clasificados/actividad.asp> ( El 17 de Enero del 2011).
- <http://es.iirsanorte.com.pe/antecedentes.html>, (El 11 de Enero de 2011)
- <http://es.iirsanorte.com.pe/beneficios.html>. (El 11 de Enero de 2011)
- [http://www.puertopaita.com/detalle\\_nota.php?id=572](http://www.puertopaita.com/detalle_nota.php?id=572) ( El 11 de Enero de 2011)
- <http://www.proinversion.gob.pe/0/0/modulos/JER/PlantillaFichaHijo.aspx?ARE=0&PFL=0&JER=1746> (El 11 de Enero del 2011):
- Bank Information Center: <http://www.bicusa.org/es/Project.10283.aspx> (El 12 de Enero de 2011).
- [http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=20&x=9&idioma=ES](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=20&x=9&idioma=ES) (El 12 de enero de 2011)
- <http://infraestructuraperuana.blogspot.com/2010/03/puerto-de-iquitos.html>, (El 12 de enero de 2011).
- [http://es.encydia.com/pt/Econom%C3%ADa\\_del\\_Amazonas](http://es.encydia.com/pt/Econom%C3%ADa_del_Amazonas) (El 12 de Enero 2011).