

DOCUMENTO EN
CONSULTA PÚBLICA

**MOQUEGUA Y SU
MARCO CONTEXTUAL**

PLAN DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MOQUEGUA SAMEGUA 2016-2026

CAPITULO II: MARCO REFERENCIAL

2.0. MOQUEGUA Y SU MARCO CONTEXTUAL:

Moquegua como Ciudad intermedia, por su ubicación estratégica y geopolítica tienen relación directa con el marco contextual a nivel Provincial, Regional, Marco Regional Nacional y Global.

Moquegua la ser un nodo de Corredores Económicos y comerciales a nivel de Sudamérica, en las últimas décadas experimento un acelerado incremento poblacional y un proceso de transformación urbana, debido a diversos factores, generando cambios en la estructura y funcionalidad de la ciudad. En esta parte del estudio se analiza el proceso de urbanización de la ciudad, identificando aquellos factores que contribuyeron al crecimiento urbano, determinando las causas que implican la calidad del soporte urbano en su escala actual como ciudad intermedia.

También se evalúan las causas del crecimiento urbano, determinándose los factores que más han influido en el estado actual de la ciudad. A partir del análisis y diagnóstico urbano, se realizaran las propuestas de ordenamiento urbano y territorial de la estructura físico-espacial de la ciudad y; de sus relaciones funcionales.

2.1. En el contexto Global:

En la actualidad en América Latina y el Caribe (ALC), casi el 80% de la población vive en zonas urbanas y; se estima que, si la tendencia continua para el año 2050 la cifra habrá aumentado en un 86 %. América Latina y el Caribe (ALC) es la región en desarrollo que ha registrado la más rápida urbanización en el mundo. El porcentaje de población urbana pasó del 41% en 1950 al 80% en 2010.

Esta población urbana se ubica no sólo en ciudades grandes con más de un millón de habitantes o en las grandes urbes, en la actualidad el 60 % de la población urbana viven en ciudades intermedias las cuales poseen diversas características y ventajas haciendo que la población rural migre hacia dichas ciudades, por ese mismo hecho el panorama urbano de estas ciudades están cambiando en ALC. Pues este crecimiento urbano acelerado y esta sobrecarga demográfica traen consigo efectos para la población y necesitan ser atendidas y planificadas o de lo contrario en un futuro próximo, pueden llegar a ser irreversibles en el mediano y largo plazo, el principal problema se centra en que estas ciudades medias necesitan estar preparadas para este proceso de transformación que se viene dando.

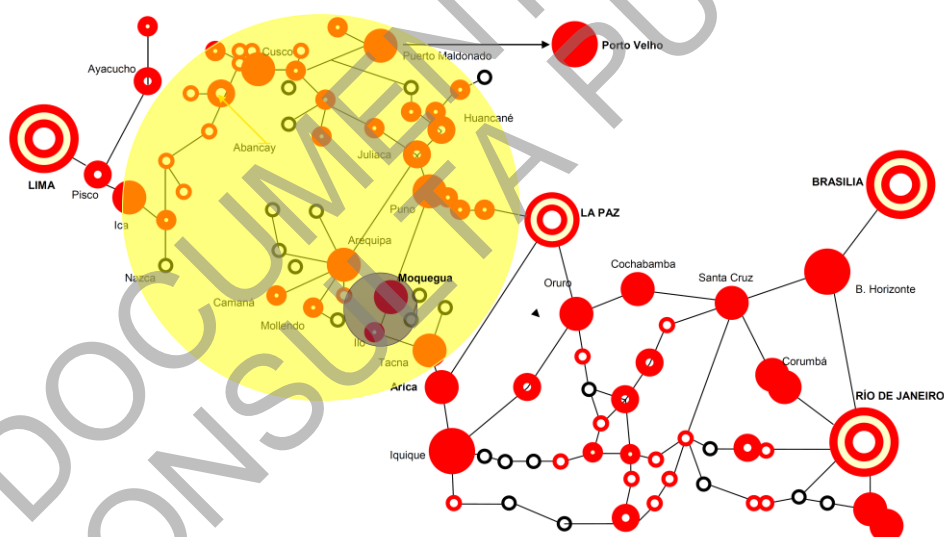
Del total de la población urbana del planeta, un 7% vive en ciudades de más de 10 millones, un 14% en ciudades de más de 5 millones, y alrededor de un 56% vive en ciudades de tamaño medio y pequeño de menos de 500.000 habitantes; estas ciudades aproximadamente llegan a 1300 millones de habitantes, y hasta el momento hay una falta de interés en los estudios a esta escala de ciudades.

ALC se caracterizaron siempre por la concentración de la población en unas pocas ciudades, que, por lo general, acaparaban también la riqueza, los ingresos, las funciones socioeconómicas y administrativas y, en la mayoría de los casos, la capitalidad política. Durante el proceso de urbanización, se ha mantenido un modelo urbano en el que una o dos ciudades principales predominaban sobre el resto.

Proyección Geopolítica Bioceánica del Perú¹

Una de las estructuras que conectará al Perú con los países del Atlántico son los corredores interoceánicos, considerados en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Esta iniciativa fue aprobada por los doce Presidentes de América del Sur en setiembre del 2000, donde se definió nueve Ejes de Integración y Desarrollo para unir a los doce países del sub continente, considerando que cada uno de estos ejes debe tener infraestructura vial, infraestructura energética y telecomunicaciones de óptima generación. Los corredores o Ejes de Integración y Desarrollo correspondientes a nuestro país y; que tienen relación con la ciudad de ciudades principales predominaban sobre el resto.

GRAFICO N° 004
MODELO DE ORGANIZACIÓN ESPACIAL DEL EJE INTEROCEANICO CENTRAL



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano MPMN

Ejes de Integración y Desarrollo IIRSA

El Perú forma parte de la “Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA”, la misma que involucra a los doce países de América del Sur. La importancia de la integración de la infraestructura sudamericana que proyectan los Ejes de IIRSA se traduce en el acceso favorable a otros países de la subregión y otros continentes mediante el empleo de las redes de infraestructura vial y comunicaciones compartidas en los ejes identificados.

La Sub región participa en los siguientes ejes:

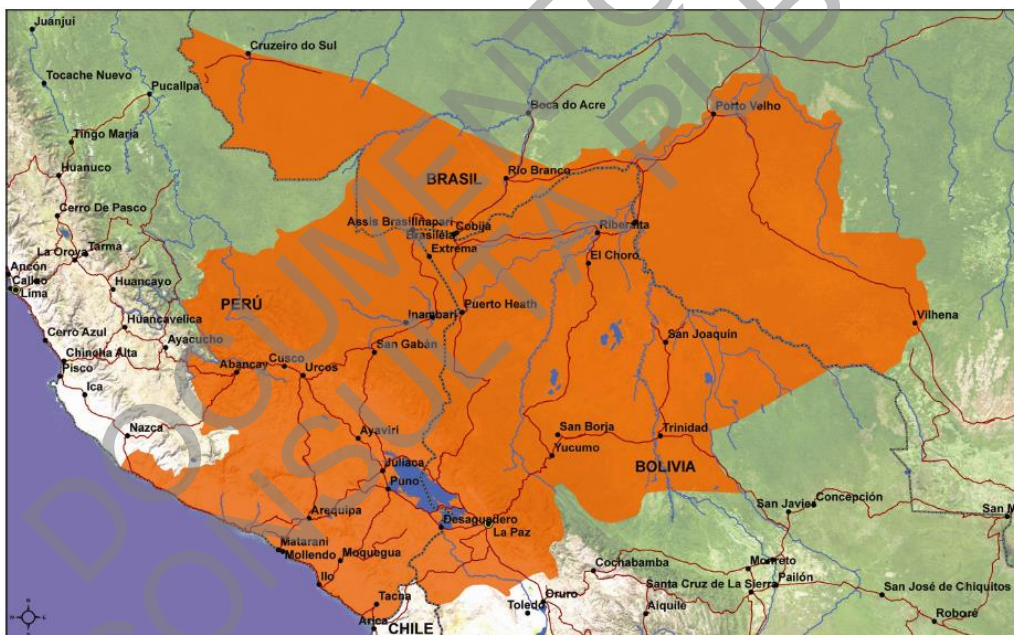
¹ http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb09_seccion3_eje_pbb.pdf

Eje Andino: Comprende las vías longitudinales de la Carretera Panamericana, Marginal de la Selva y de la Sierra.

Eje Amazonas: Parte de puertos de Paita y Bayovar y se extiende hasta Macapá (O. Atlántico), pasa por Yurimaguas, Sarameriza, Iquitos (Perú), Manaus y Belem do Pará (Brasil).

Eje Perú-Brasil-Bolivia: Conecta los puertos de Ilo y Matarani con los estados de Acre y Rondonia de Brasil y Pando en Bolivia. Se enlaza con la hidrovía del río Madeira (Brasil), ha sido definido a través de la delimitación de un área de influencia que incorpora la vinculación de los principales nodos de articulación localizados cerca de la zona de la triple frontera entre Perú, Brasil y Bolivia. Esta área de influencia es relativamente dinámica, ya que está vinculada también a la ubicación física de los proyectos que se incorporan a los distintos Grupos en que se ha dividido el Eje. El área actual del Eje Perú - Brasil - Bolivia está delimitada en el mapa que se agrega a continuación:

MAPA N° 002
UBICACIÓN Y AREA DE INFLUENCIA DEL EJE PERU-BRASIL-BOLIVIA



Fuente: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb09_seccion3_eje_pbb.pdf

Eje Interoceánico Central: Conformado por Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú vincula la Macro sur con Bolivia y el Mercosur.

Eje Bioceánico del Centro Perú-Brasil: Permite enlazar el centro del Perú a Cruzeiro do Sul para luego articularse a Río Branco y Porto Velho (Brasil).

2.2. En el contexto Nacional:

El área total de espacio Macroregional del sur representa el 28% del territorio nacional (344 724 Km²). La mayor parte se halla dentro del espacio de sierra (55%) y de la zona amazónica (35%); el resto (10.5%) es el espacio costero. La superficie territorial por región tiene diferencias notables, siendo Madre de Dios la de mayor tamaño con algo más de 85 000 Km² y Tacna, en el extremo inferior con 16 000 Km².

La excelente ubicación geográfica de la Macroregión Sur, constituye una potencialidad, puesto que limita con tres países: Chile, Bolivia y Brasil; de ellos, Brasil tiene mayor importancia económica. Las regiones conforman un territorio con heterogeneidades geográficas y socioeconómicas. Así mismo, los ámbitos en su interior poseen características similares y similitudes geográficas. La zona costera se ubica en un área totalmente árida y desértica, por lo que se requiere recurso hídrico para irrigar extensas pampas. Las tierras utilizadas hoy representan solo una fracción del recurso potencialmente utilizable.

Políticamente la Macroregión Sur está formada por siete regiones: Arequipa, Apurímac, Cusco, Moquegua, Madre de Dios, Puno y Tacna. Cada región comprende en su interior provincias, gobernadas por una municipalidad; a su vez, cada provincia está formada por distritos, gobernados por una municipalidad.

Modelo de organización espacial:

Áreas Identificadas:

La Macroregión Sur, presenta las siguientes áreas:

- **Área Costera Arequipa – Moquegua -Tacna**

Se caracteriza por ser una zona pesquera, agropecuaria y constituye bisagra geográfica. Se distingue por sus recursos hidrobiológicos del mar, cultivos agrícolas, vías importantes como la Panamericana Sur y la Costanera de Tacna a Ilo, dos áreas industriales en Arequipa e Ilo.

- **Área Alto andina Arequipa – Moquegua –Tacna – Puno–Cusco**

Área polimetálica, agrícola, ganadera, con valiosos recursos turísticos como Machu Picchu y el Lago Titicaca. Tiene recursos mineros especialmente cobre, con potencial ganadero con camélidos sudamericanos (alpacas, vicuñas y llamas). Gran potencial agrícola para cultivos asociados para la alimentación y la exportación como quinua, orégano, maíz, kiwicha, papa nativa.

- **Área Amazónica Sur**

Comprende las regiones de Puno – Cusco – Madre de Dios. Zona de gran valor forestal, de frutales exóticos mega-diversidad amazónica. Zona con varios pasivos ambientales y problemas sociales asociados al estilo de colonización extractiva de recursos como hidrocarburos, madera, oro, gas.

Planeamiento del Territorio en el Perú

La compleja geografía del Perú presenta una diversidad de áreas con caracteres particulares en cuanto a factores físicos y distribución de los recursos naturales aprovechables por la población.

La alta diversidad que posee el Perú es la base material sobre la que se han generado espacios muy heterogéneos con características específicas. Dichos espacios pueden ser identificados a través del análisis de las dinámicas – longitudinales y transversales- que han experimentado y se dan actualmente en el territorio.²

Moquegua centro urbano articulado a nodos donde confluyen corredores de integración económica y ejes económicos. El análisis de estas dinámicas hace posible identificar los impulsos de diferente naturaleza: física, social, económica; que han conducido a la formación de las estructuras espaciales presentes en el país.

La ciudad de Moquegua como la de Ilo por su vocación productiva constituye a la vez en los antecedentes y condiciones que se combinaron para dar lugar a la formación del primer centro económico más importante en el departamento de Moquegua.

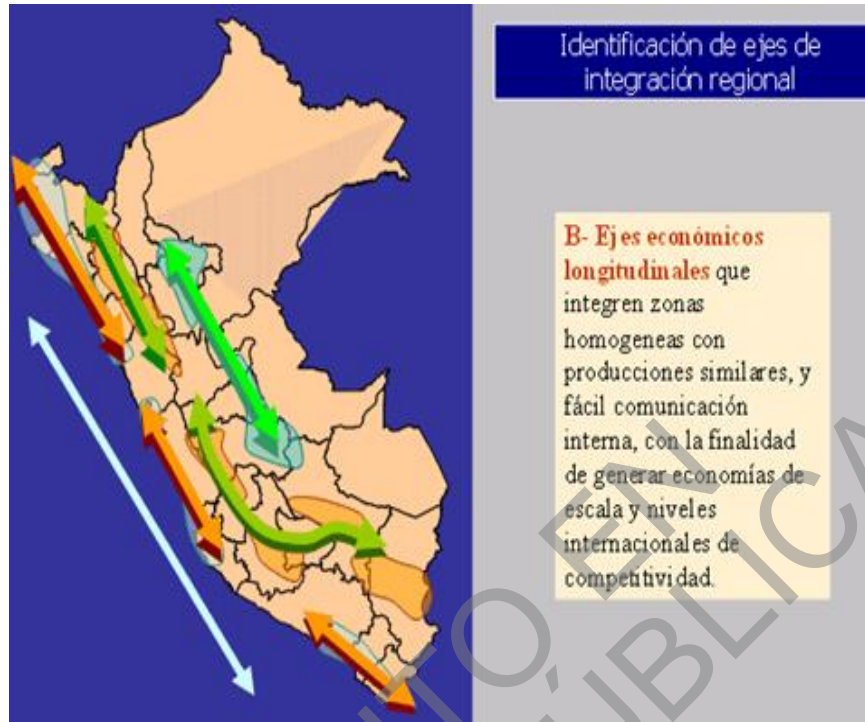
**MAPA N° 003
 CORREDORES DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA**



Fuente: Plan Nacional de Inversión Descentralizada- PNID

**MAPA N° 004
 EJES DE INTEGRACIÓN REGIONAL**

² El Ordenamiento del Territorio en el Perú. Zaniel I. Novoa



Fuente: Plan Nacional de Inversión Descentralizada- PNID

La Direccionalidad Longitudinal

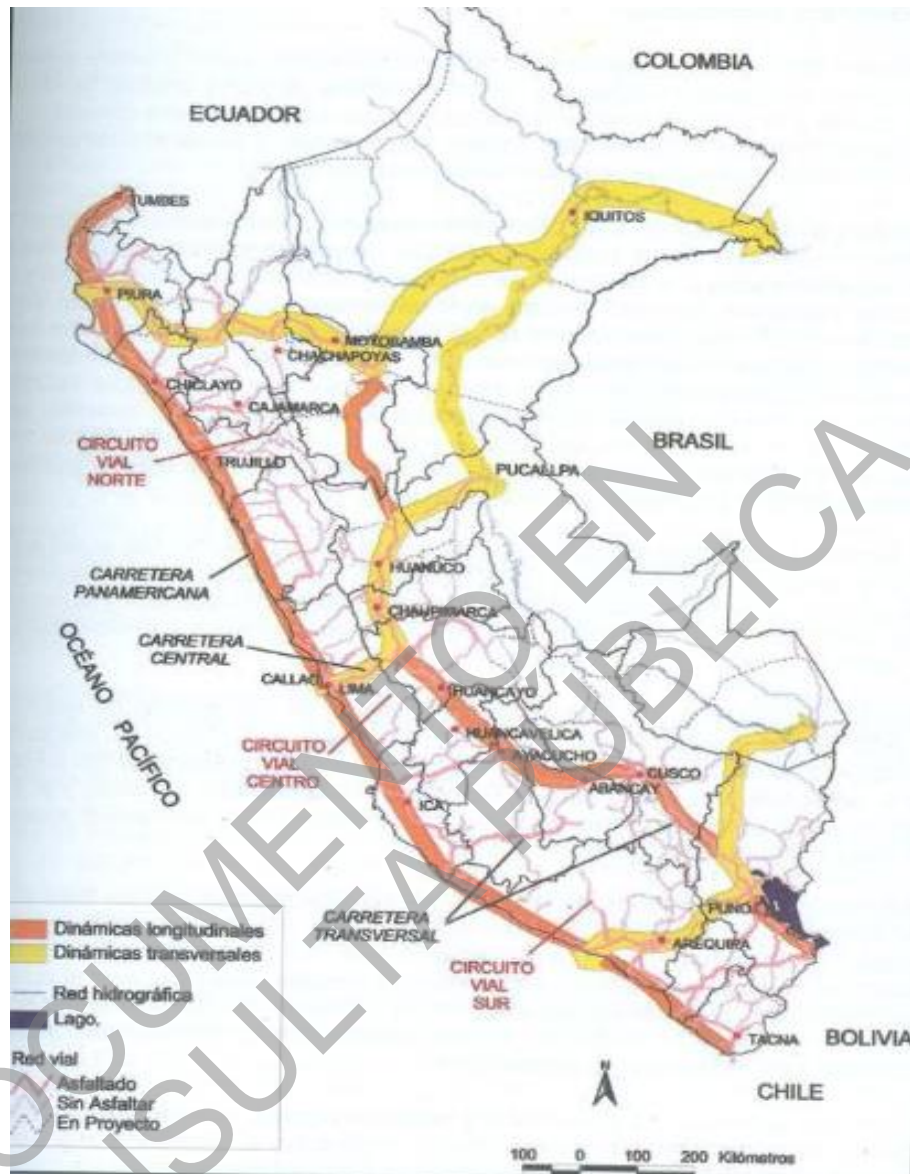
En la época prehispánica, por las formas de producción que asumió la organización social correspondiente, permitió la articulación de diversos pisos ecológicos y de los espacios de costa y selva.

Esta condición privilegiada de la sierra se ha de perder en el período colonial y mucho más en la etapa republicana, cuando se tendió a favorecer a la franja costera.

La situación de la Costa, con relación a la Sierra y Selva, es excepcional en el país, porque en este espacio confluyen y se refuerzan mutuamente:

- El factor geográfico de vocación longitudinal.
- Los procesos económicos y sociales derivados de los patrones de crecimiento y de la acción del estado.

MAPA N° 005 DINÁMICA TERRITORIAL



Fuente: El Ordenamiento del Territorio en el Perú. Zaniel I. Novoa

Programa Integral de Transporte Multimodal de Integración Nacional

La integración nacional interna mediante sistemas de integración multimodal transversal y longitudinal: vías terrestres (carreteras y ferrocarriles, trenes rápidos) vías marítimas (puertos e hidrovías) y vías aéreas (aeropuertos).

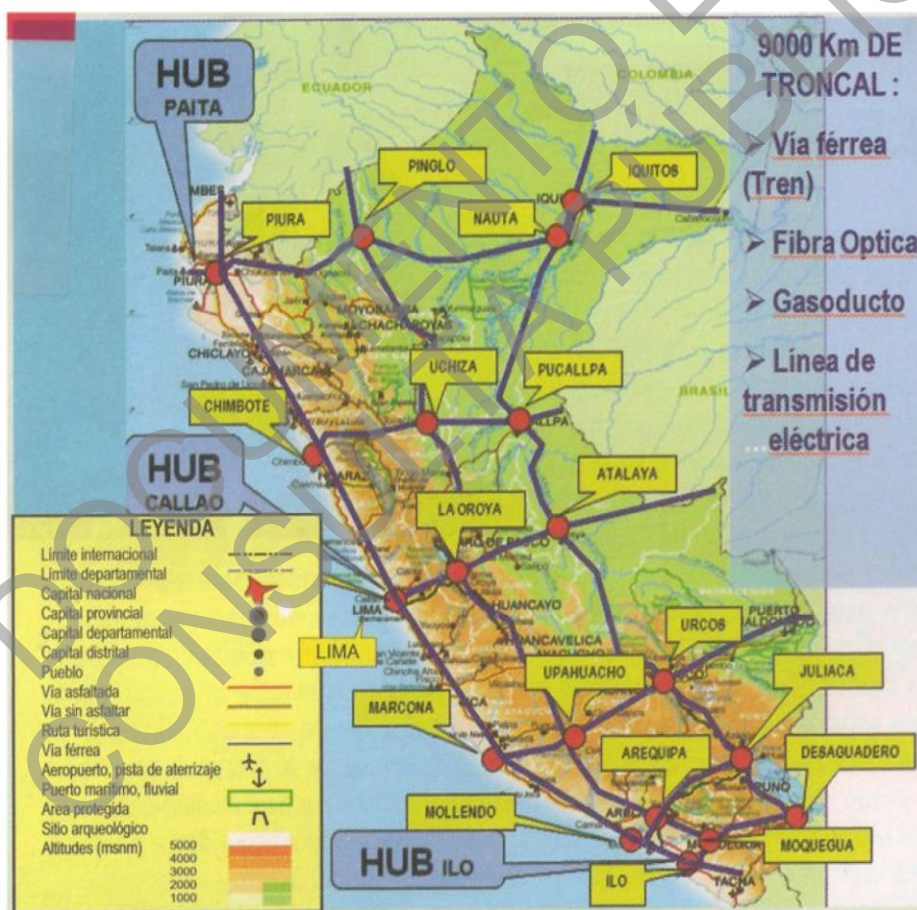
Logística para la competitividad internacional, la integración latinoamericana y andina y el acceso a los flujos del comercio mundial (Puertos Hub, puertos terrestres, aeropuertos), flotas mercantes y sistemas de comunicación satelital. Para ello se ha desarrollado el programa de desarrollo ferroviario.

Programa de Desarrollo Ferroviario

A través de una red de líneas ferroviarias denominado “columnas vertebrales de desarrollo nacional³” que busca unir todos los pueblos, y a la vez llevar energía de alta tensión, gasoductos y fibra óptica que deberá ser instalado debajo de la línea férrea.

El programa propone tener una vía longitudinal que vaya de Tumbes a Tacna, llegando a cubrir hasta 15 provincias, con un recorrido de 2,060 Km. Mientras que un segundo tramo longitudinal partiría desde Iquitos hasta Moquegua, pasando por Tarapoto, Uchiza, Huancavelica, Pampamarca, Arequipa, entre otros, logrando un recorrido de 1,725 Km. y pasando por 27 provincias, mientras que un tercer tramo cruzaría todo el largo de nuestro territorio desde la ciudad El Estrecho, ubicado en Iquitos cerca del límite con Colombia, y llegaría hasta Desaguadero en Puno, haciendo un recorrido de 1,135 Km.

**MAPA N° 006
 COLUMNAS VERTEBRALES DEL DESARROLLO DEL PERÚ**



Fuente: Programa Integral de Transporte Multimodal de Integración Naciol. CEPLAN

MAPA N° 007

³ CEPLAN, Puno al 2021.

PROCESOS DE INTEGRACIÓN IIRSA-PERÚ



Fuente: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menutemid=128>

Síntesis del Modelo Funcional de Servicios Logísticos en el Perú⁴

Respecto a los nodos logísticos de primera jerarquía, existe una preponderancia del nodo de Lima-Callao en el contexto logístico nacional. Este centro organiza la actividad de distribución troncal hacia el sur y hacia el norte del Perú, además de actuar como nodo de distribución capilar para el ámbito regional central.

- En el norte del país existen tres nodos de segunda jerarquía: Trujillo, Chiclayo - que sirve como articulador del eje logístico hacia Yurimaguas e Iquitos- y, el par nodal Paita- Piura, principalmente vinculado al puerto.
- En la región sur el principal nodo es Arequipa, el cual opera como centro de distribución regional de mercancías a Juliaca-Puno, Cusco, Moquegua-Ilo, Tacna, etc.
- La región oriental del país presenta una fuerte vinculación amazónica-transandina, en particular desde Iquitos hacia Yurimaguas y Pucallpa, y desde ésta, hacia Tingo María-Huánuco y Lima; también desde Puerto Maldonado hacia Cusco y Juliaca-Puno.
- Ámbitos de intercambio transfronterizo fundamentados en operaciones de comercio exterior con los países vecinos por vía carretera (Tumbes, Tacna, Desaguadero, Iñapari).

⁴ Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte-MTC-BID

Todo lo anterior se traduce en la existencia de cuatro cuencas logísticas:

- Macro ámbito Logístico Centro, que incluye la actividad del nodo Lima-Callao y la actividad de la Sierra-Centro con el primero.
- Macro ámbito Logístico del Sur del Perú, centrado en el nodo Arequipa y con los nodos complementarios de Juliaca- Puno, Cuzco y Tacna, los cuales incluyen los vínculos con Brasil, Bolivia y Chile a través de los centros fronterizos de Iñapari, Desaguadero y Santa Rosa.
- Macro ámbito Logístico Norte-Oeste contempla el eje logístico Paita-Piura y la relación de frontera con Ecuador.
- Macro ámbito Logístico Norte- Oriente, con el centro de gravedad en el nodo de Chiclayo como principal articulador, y que incluye las relaciones con Trujillo y hacia el Oriente con Yurimaguas e Iquitos, desde dónde se organiza la relación fluvial con Brasil.

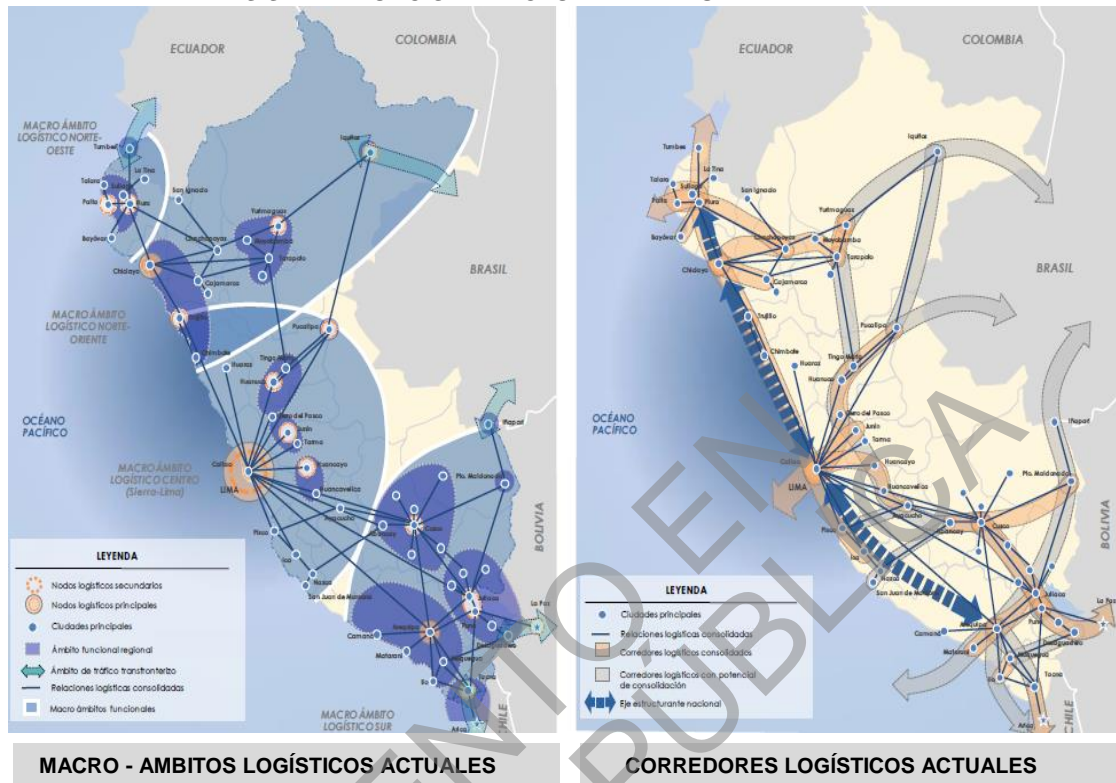
CUADRO N° 003
CORREDORES LOGÍSTICOS IDENTIFICADOS

CORREDORES LOGÍSTICOS IDENTIFICADOS		
N°	CÓDIGO	NOMBRE
01	EE01	Eje Estructurante 01: Lima hasta Piura (Panamericana Norte)
02	EE02	Eje Estructurante 02: Lima hasta Arequipa (Panamericana Sur)
03	CL01	Corredor Logístico 01: Chiclayo – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos
04	CL02	Corredor Logístico 02: Paita Piura- Dv. Olmos
05	CL03	Corredor Logístico 03: Lima – La Oroya – Huánuco – Tingo María - Pucallpa
06	CL04	Corredor Logístico 04: Nazca – Abancay – Cusco
07	CL05	Corredor Logístico 05: Matarani – Arequipa – Juliaca – Puente Inambari
08	CL06	Corredor Logístico 06: Arequipa – Moquegua – Tacna – La Concordia (Frontera con Chile)
09	CL07	Corredor Logístico 07: Matarani – Ilo- Moquegua- Desaguadero (Frontera con Bolivia)
10	CL08	Corredor Logístico 08: Cusco – Puerto Maldonado- Iñapari (Frontera con Brasil)
11	CL09	Corredor Logístico 09: Ayacucho - Pisco
12	CL10	Corredor Logístico 10: La Oroya – Huancayo – Ayacucho – Abancay
13	CL11	Corredor Logístico 11: Cusco – Juliaca – Puno – Desaguadero (Frontera con Bolivia)
14	CL12	Corredor Logístico 12: Tarapoto- Aucayacu - Tocache - Tingo María
15	CL13	Corredor Logístico 13: Pativilca- Conococha- Huaraz – Carhuaz
16	CL14	Corredor Logístico 14: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chachapoyas
17	CL15	Corredor Logístico 15: Piura – Tumbes- Puente Internacional (Frontera con Ecuador)
18	CL16	Corredor Logístico 16: Chiclayo – Cajamarca
19	CL17	Corredor Logístico 17: La Oroya – Tarma- La Merced - Satipo
20	CL18	Corredor Logístico 18: Chimbote – Huacrachuco- Tocache
21	CL19	Corredor Logístico 19: Salaverry – Trujillo – Shorey- Huamachuco

Fuente: Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte-MTC-BID

MAPA N° 008

SISTEMA FUNCIONAL ACTUAL DE PERÚ



Fuente: Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte-MTC-BID

- **Corredor Económico Binacional:** Une Perú con Bolivia
Tipo de corredor: Primer Orden
Tipo de superficie: Asfaltado totalmente
- **Corredor Económico Costero Ilo-Tacna:** Une las ciudades de Ilo con Tacna
Tipo de corredor: Primer Orden
Tipo de superficie: Asfaltado totalmente
- **Corredor Económico Costero Ilo-Matarani:** Une las ciudades de Ilo con el puerto de Matarani
Tipo de corredor: Segundo Orden
Tipo de superficie: Afirmada
- **Corredor Económico Moquegua-Omate-Puquina:** Une la ciudad de Moquegua, los centros urbanos de Omate y Puquina, continúa hasta Arequipa
Tipo de corredor: Segundo Orden
Tipo de superficie: Afirmada y trocha carrozable
- **Corredor Económico Carumas-Ichuña:** Une los centros urbanos de Carumas e Ichuña
Tipo de corredor: Segundo Orden
Tipo de superficie: Afirmada y trocha carrozable

- **Corredor Económico La Capilla - Coalaque - Quinistaquillas - San Cristóbal, Cuchumbaya – Torata:** Une los centros urbanos de la Capilla - Coalaque - Quinistaquillas - San Cristóbal, Cuchumbaya - Torata
Tipo de corredor: Segundo Orden
Tipo de superficie: Asfaltada y afirmada
- **Ejes de integración y Desarrollo (EID) IIRSA:** En la Región Moquegua se puede identificar los siguientes ejes de integración y desarrollo:
- **Eje Andino:** Constituye parte del Eje Andino que une países de la Comunidad Andina (CAN), como Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela.

Sistema Nacional de Centros Poblados: Macro Sistema Sur⁵

El Sistema Nacional de Centros Poblados al año 2025, dentro de Macro Sistema Sur, establece dos Sistemas: Arequipa y Tacna, dentro del Sistema de Tacna se encuentra el sub Sistema Tacna y Moquegua se categoriza como ciudad intermedia principal, dentro de la jerarquía urbana.

CUADRO N° 004
SISTEMA TACNA

SISTEMA TACNA							
SUB SISTEMA TACNA							
Tacna	357,958	Sistema	Ciudad Mayor Principal (Centro Dinamizador)	3er.	Centro Dinamizador Secundario	Centro predominantemente Administrativo, Comercial, industria, Turismo y Servicios	Capital de Región
- Tarata	3,153		Villa	9no.	Sustento a la Producción Extractiva	Centro Predominantemente Agropecuario	Municipalidad Provincial
- Toquepala	2,435		Villa	9no.	Sustento a la Producción Extractiva	Centro Predominantemente Minero	Centro Poblado
- Moquegua	68,058		Ciudad Intermedia Principal (Centro Dinamizador)	5to.	Centro Urbano Complementario	Centro predominantemente Administrativo, Comercial y Servicios	Capital de Región
- Ilo	80,727		Ciudad Intermedia Principal (Centro Dinamizador)	5to.	Centro Urbano Complementario	Centro predominantemente Pesquero, Industrial y Comercial	Municipalidad Provincial

Fuente: D.S. 022-VIVIENDA-2016

En el Plano que a continuación se muestra, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, dentro de las Políticas Nacionales de Desarrollo Urbano, establece el Sistema Nacional de Centros Poblados, donde el Macro Sistema Sur tiene tres Sistemas Urbanos:

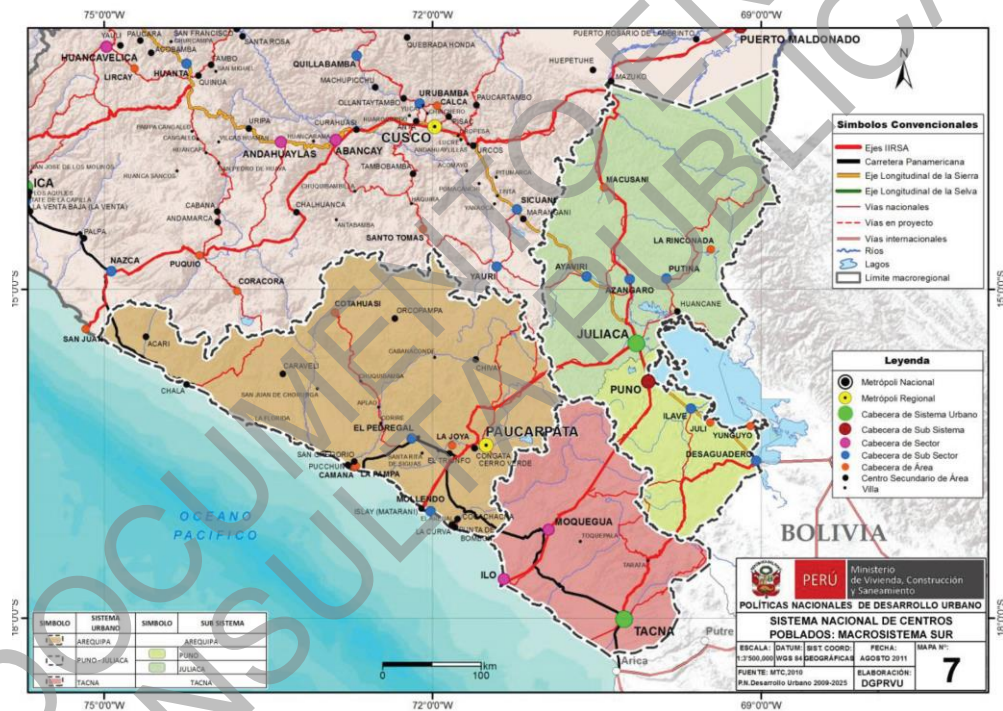
- Arequipa : Subsistema Arequipa
- Puno – Juliaca : Subsistema Puno y Subsistema Juliaca
- Tacna : Subsistema Tacna

⁵ DECRETO SUPREMO N° 022-2016-VIVIENDA

Igualmente en el Macro Sistema Sur, se establecen los siguientes rangos de ciudades:

- Metrópoli Regional : Arequipa
- Cabecera de Sistema Urbano : Juliaca
- Cabecera de Sub Sistema : Puno
- Cabecera de Sector : Ilo y Moquegua
- Cabecera de Sub Sector : Ilave, Desaguadero, Ayaviri, Azángaro, Putina, Pedregal y Mollendo.
- Cabecera de Área : Juli, Yunguyo, La Rinconada, Camaná y la Joya

**MAPA N° 009
SISTEMA NACIONAL DE CENTROS POBLADOS: MACROSISTEMA SUR**



Fuente: RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 125-2016-VIVIENDA

2.3. En el contexto Provincial:

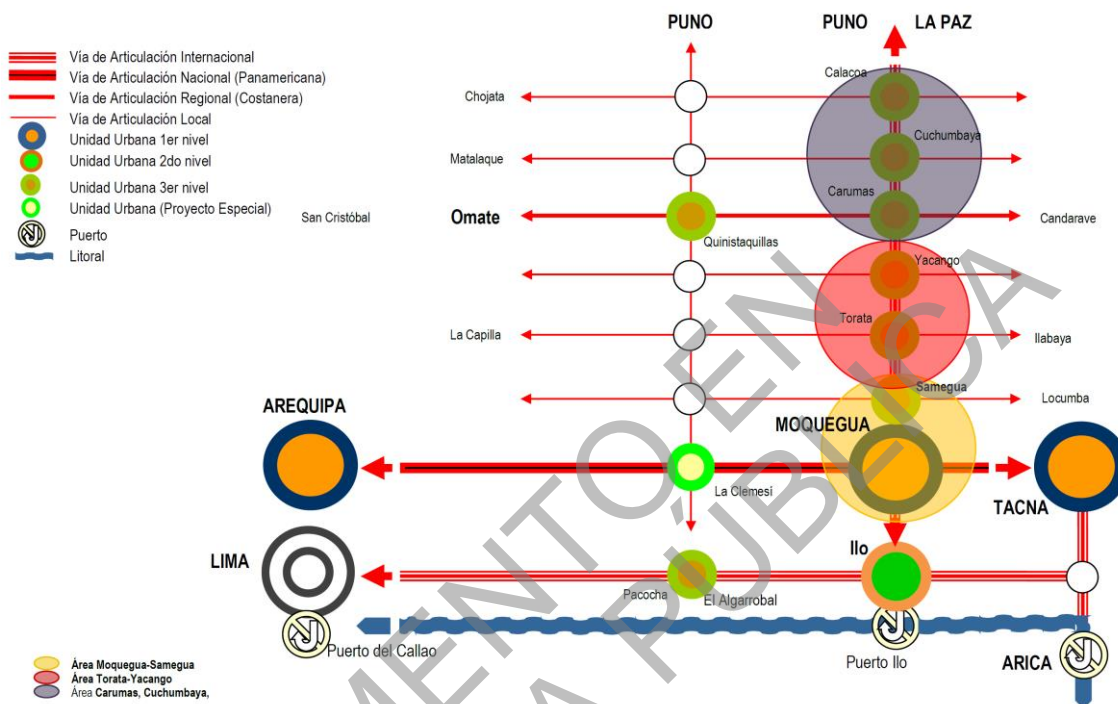
El sistema urbano de la Provincia Mariscal Nieto se organiza en tres sub sistemas que comprende el Área Moquegua-Samegua, el Área Torata-Yacango y el Área Nucleada Urbana de Carumas – Cuchumbaya – Calacoa; cuyos centros urbanos principales son la ciudad de Moquegua, Torata y Carumas. Estos centros cumplen un rol dinamizador en sus respectivos ejes de desarrollo de especialización económica productiva. Además se considera un cuarto sub-sistema que comprende a un Área futura de ampliación de frontera agrícola cuya naturaleza de su función es un Asentamiento Rural de concentración poblacional.

La ciudad de Moquegua, representa el centro urbano de mayor jerarquía de la Provincia Mariscal Nieto y cumple una función Urbano Complementaria Político-Administrativa.

Área Moquegua-Samegua:

Constituye un Centro Urbano de Primer Rango Jerárquico, un centro dinamizador principal de la Provincia de Mariscal Nieto.

GRAFICO N° 005
MODELO DE ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE LA PROVINCIA MARISCAL NIETO



Sistema Vial Provincial

La provincia de Mariscal Nieto, cuenta con una red vial de 1,412.51 Km de longitud entre las redes nacional, departamental y vecinal. De la longitud señalada, el 29.8% corresponde a la red nacional, 16.8% a la red departamental y el 53.4% restante a la red vecinal, es decir la mayoría de la red vial provincial es apenas un camino precario.

El sistema vial de la provincia responde a tres ejes principales que a su vez determina los flujos comerciales hacia los grandes mercados de Moquegua, Arequipa, Tacna – Ilo, Puno – Juliaca:

- Carretera Panamericana, que une Tacna-Moquegua-Arequipa-Ica-Lima, hasta Tumbes.
- Carretera Binacional, que concreta la integración de Perú con Bolivia, la ruta es: Ilo –Moquegua – Torata – Chilligua - Carumas-Cuchumbaya-Calacoa-Chojata-Lloque-Yunga-Ichuña-Crucero-Puno.
- La estructura vial regional se complementa con la Carretera Interoceánica que permitirá la materialización de la integración vial del Perú con Brasil, conectando las cuencas del Atlántico con el Pacífico. La ruta en el sector del Perú es Ilo – Moquegua – Torata - Puno-Juliaca – Macusani - San Gabán - Puerto Maldonado - Iñapari.

Corredores Económicos

La Provincia comprende dentro de su área corredores económicos, que constituyen la espina dorsal de su territorio. Se han podido detectar cinco Corredores Económicos:

Corredor Económico Tacna – Moquegua – Arequipa: Permitirá potenciar en el futuro los puertos de Matarani (Arequipa) e Ilo (Moquegua), incrementando las frecuencias de rutas marítimas y la presencia de mayores embarques para la exportación, impulsando y descentralizando la inversión pública y privada, que consoliden las cadenas productivas del comercio intrarregional y su competitividad a los mercados del mundo.

Corredor Económico Ilo – Moquegua – Desaguadero – La Paz Bolivia: Posibilitará crear e impulsar las cadenas productivas del comercio internacional en el continente sudamericano y de competitividad hacia los mercados del mundo

Corredor Económico Ilo–Moquegua–Puno –Juliaca–Azángaro–P. Maldonado–Acre: Permitirá el desarrollo comercial nacional e internacional y de servicios de las diversas ciudades localizados en las regiones de costa, sierra y selva y del país de Brasil.

Corredor Económico Moquegua – Torata - Omate – Arequipa: Facilitará el desarrollo del comercio interregional entre las provincias de Mariscal Nieto, General Sánchez Cerro y la región Arequipa.

Ejes de integración y Desarrollo (EID) IIRSA: En la Provincia se identifican los siguientes ejes:

Eje Andino: Constituye parte del Eje Andino que une países de la Comunidad Andina (CAN), como Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela. Contiene ciudades intermedias: Arequipa, Moquegua y Tacna, ciudades pequeñas, áreas rurales, enclaves mineros, entre otros.

Eje Interoceánico Central: Constituye parte del eje IIRSA que une los países de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú. Está conformado por la vía transversal que parte del puerto de Ilo, atraviesa los departamentos de Moquegua y Puno. Contiene ciudades principales y pequeñas áreas rurales, enclaves mineros.

Eje Perú – Brasil- Bolivia: Eje bioceánico, es parte del eje IIRSA a nivel nacional que une los países de Perú, Brasil y Bolivia. Une regiones del sur del Perú con los estados de Acre y Rondonia de Brasil y Pando en Bolivia.