



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES



DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO



PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO DE LORETO 2006 - 2015

GOBIERNO REGIONAL DE LORETO

GERENCIA REGIONAL DE PLANEAMIENTO, PRESUPUESTO Y
ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL

IQUITOS, SETIEMBRE 2005

INDICE

Pág.

PRESENTACIÓN

I. HIPÓTESIS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL	7
II. CARACTERIZACIÓN Y CONTEXTO DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL.....	10
2.1 Caracterización General del Departamento.....	10
2.1.1 División Política	10
2.1.2 Areas Naturales protegidas.....	14
2.2 Caracterización física del Departamento	14
2.2.1 El Paisaje Colinoso	14
2.2.2 El Paisaje Aluvial.....	15
2.2.3 Hidrografía.....	17
2.2.4 Riesgos Físicos	18
2.2.5 Clima	21
2.2.6 Los Recursos	25
2.3 Caracterización social del Departamento.....	33
2.3.1 Las Zonas de Pobreza.....	33
2.3.2 Distribución espacial de la pobreza	33
2.4 Caracterización económica Departamental: determinación de los Ejes de integración económica	37
2.4.1. La Economía Departamental	37
2.4.2. Estructura relativa de la producción.....	38
2.5. Descripción de la dinámica poblacional del departamento: determinación del orden de importancia de las ciudades.....	51
2.5.1. La Población Departamental	51
2.5.2. Crecimiento Poblacional a Nivel Provincial.....	51
2.5.3. Composición de la Población Urbana y Rural	53
2.5.4. Importancia de las ciudades por volumen de población	54
2.5.5. Importancia de las ciudades por su dinámica de crecimiento	55
2.6. Definición y priorización de los nodos de desarrollo departamental	58
III. DIAGNOSTICO DE LA PROBLEMÁTICA VIAL DEPARTAMENTAL.....	61
3.1 El Sistema Departamental de Transporte	61
3.1.1. Caracterización del Sistema Departamental de Transporte: Importancia del transporte Carretero	61
Importancia del Transporte Aéreo.....	62
Importancia del Transporte Fluvial	63
3.1.2. Descripción de la Oferta Vial del Departamento.....	69
✓ Red vial del departamento	69
✓ Red Nacional : Listado de caminos nacionales que cruzan el dpto. y su estado de conservación.....	70
✓ Red Departamental: Listado de caminos departamental y su estado de conservación	70
✓ Red Vecinal: y su importancia de conectividad del departamento.....	73
3.1.3. Los servicios de transporte de carga y pasajeros : Determinación de Rutas y frecuencias de viajes.....	83
Descripción de los Servicios de Transporte Terrestre de Carga y Pasajeros	85
Descripción de los Servicios de Transporte Fluvial de Carga y Pasajeros	86
Descripción de los Servicios de Transporte Aéreo de Carga y Pasajeros.....	87
3.2 Aspectos Institucionales de la Gestión Vial.	
3.2.1. Estructura y Funciones viales del Gobierno Regional	87
3.2.2. Análisis de los Recursos Institucionales destinados a Vialidad.....	89
Recursos Financieros (Análisis de la Oferta Financiera)	89
Recursos Institucionales : Recursos Humanos.....	90
Recursos Físicos: Maquinaria y Equipo.....	90
3.2.3. Capacidad actual del Gobierno Regional para asumir las competencias en gestión vial	92
3.3 Determinación de las Demandas Viales	93
3.3.1. Demandas de Expansión	93
3.3.2. Determinación de la demanda de intervención.....	95
3.3.3. Asignación del nivel de intervención del tráfico esperado.....	95
IV. PROPUESTA DE SOLUCION A LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE LORETO.....	97
4.1 Estrategia de intervención vial.....	97
4.1.1. Identificación de los Ejes de Integración Económica y Territorial del Departamento	97
4.1.2. Definición de los Ejes Viales Estratégicos para el Desarrollo Departamental	98
4.1.3. Priorización de Vías Departamentales	102
4.1.4. Estratificación de Vías por Rango de Importancia	103
4.2 Objetivos y Políticas para la Gestión Vial del Departamento.....	104
4.3 Plan de Intervención en las Vías Departamentales	106

4.3.1. Análisis Cualitativo: Demanda de Atención	106
4.3.2. Análisis Cuantitativo: Demanda de Inversión a Costos Estándares	106
4.4 Lineamientos para el marco institucional y financiero para la gestión vial descentralizada.	108
Marco Institucional	108
Marco financiero.....	108

RELACION DE TABLAS

Tabla N° 01.	Provincias y distritos del departamento de Loreto
Tabla N° 02.	Áreas Naturales Protegidas
Tabla N° 03.	Atractivos Turísticos
Tabla N° 04.	Índice de pobreza por Departamentos
Tabla N° 05.	Índice de Pobreza por Distritos
Tabla N° 06.	Tasas de crecimiento del PBI Departamental
Tabla N° 07.	Tasa de Crecimiento PBI sectorial promedio Anual (Precios Constantes - 1979)
Tabla N° 08.	PBI sectorial año 1996 - 2001 (Estructura porcentual)
Tabla N° 09.	Áreas de Especialización Productiva por Sub Espacios y Cuencas
Tabla N° 10.	Áreas de Especialización Productiva por Orden de Importancia
Tabla N° 11.	Principales Centros de Acopio a nivel regional
Tabla N° 12.	Áreas diferenciadas por su dinamismo
Tabla N° 13.	Crecimiento Intercensal de la Población, Departamento - País.
Tabla N° 14.	Población Total y Tasa de Crecimiento
Tabla N° 15.	Población Total Urbana y Rural por provincias Año - 2000
Tabla N° 16.	Estratificación de las ciudades, según rango poblacional
Tabla N° 17.	Ordenamiento global de ciudades del departamento, según rango población mayor a 2,000 hab.
Tabla N° 18.	Jerarquía de ciudades del departamento por volumen de población
Tabla N° 19.	Población y tasa de crecimiento anual, en ciudades principales
Tabla N° 20.	Jerarquía de ciudades del departamento por tasa de crecimiento
Tabla N° 21.	Definición de los Nodos de desarrollo departamental
Tabla N° 22.	Clasificación de Nodos
Tabla N° 23.	Características de los aeropuertos y pistas de aterrizaje
Tabla N° 24.	Características de los puertos y embarcaderos
Tabla N° 25.	Volúmenes de carga movilizados, por modos de transporte 1999 - 2003
Tabla N° 26.	Listado de Vías Fluvial departamental
Tabla N° 27.	Resumen de la red vial por tipo de red y superficie de rodadura
Tabla N° 28.	Listado de caminos nacionales que atraviesan el departamento
Tabla N° 29.	Listado de Caminos departamental
Tabla N° 30.	Listado de Vías Fluviales Departamentales
Tabla N° 31.	Listado de Caminos Vecinales
Tabla N° 32.	Incidencia de vías fluviales del departamento
Tabla N° 33.	Incidencia de Vías Fluviales Provinciales del Departamento
Tabla N° 34.	Resumen del estado actual de la red vial departamental
Tabla N° 35.	Principales características de los ríos de la Amazonía
Tabla N° 36.	Resumen, caracterización y estado de caminos departamentales
Tabla N° 37.	Régimen de Variación en los principales Ríos Navegables
Tabla N° 38.	Parque Fluvial de Loreto
Tabla N° 39.	Rutas de Transporte Terrestre de Pasajeros y Frecuencia de Viajes
Tabla N° 40.	Rutas de Transporte de Carga y Frecuencia de Viajes
Tabla N° 41.	Servicio de transporte de pasajeros y frecuencia de viajes
Tabla N° 42.	Recursos presupuestales destinados a vialidad
Tabla N° 43.	Oferta financiera destinable a inversiones viales 2004- 2008, manteniendo política actual
Tabla N° 44.	Resumen del número de personal con categoría remunerativa
Tabla N° 45.	Parque automotor institucional
Tabla N° 46.	Patrimonio e inmobiliario
Tabla N° 47.	Demanda de expansión de la red vial de categoría departamental
Tabla N° 48.	Nivel de intervención, en función del tráfico esperado
Tabla N° 49.	Niveles de intervención requeridos por los Caminos departamentales
Tabla N° 50.	Niveles de intervención requeridos por las vías departamentales
Tabla N° 51.	Ejes viales estratégicos Priorizados
Tabla N° 52.	Listado priorizado de Vías fluviales Departamental
Tabla N° 53.	Listado de Vías Departamental estratégicos
Tabla N° 54.	Puntaje final por tramos
Tabla N° 55.	Listado priorizado de Vías departamental
Tabla N° 56.	Listado Estratificado de Vías por rangos de importancia, tramo y Orden de prioridad
Tabla N° 57.	Priorización de Intervenciones Viales
Tabla N° 58.	Plan de intervención en las Vías departamentales
Tabla N° 59.	Volumen de Inversión Requerido por las Vías Departamentales
Tabla N° 60.	Volumen de Inversión Requerido por las vías Provinciales

RELACION DE MAPAS

- Mapa N° 01. Ubicación del Departamento de Loreto en el País
- Mapa N° 02. Político del Departamento de Loreto
- Mapa N° 03. Capacidad de uso mayor de las tierras, Región Loreto
- Mapa N° 04. De la Hidrografía Principal y Secundaria - Región Loreto
- Mapa N° 05. Riesgos Naturales
- Mapa N° 06. De Precipitación Total Anual - Loreto
- Mapa N° 07. Mapa Forestal de la Región Loreto
- Mapa N° 08. Turístico - Loreto
- Mapa N° 09. Mapa de Pobreza de la Región Loreto
- Mapa N° 10. Areas Diferenciadas
- Mapa N° 11. De Ejes Dinamizadores en la Región Loreto
- Mapa N° 12. Infraestructura Fluvial de la Región Loreto
- Mapa N° 13. Infraestructura Vial - Loreto
- Mapa N° 14. Flujo de Transportes de Carga por Río
- Mapa N° 15. De Integración Económica Territorial de la Región Loreto

RELACION DE FIGURAS Y GRÁFICOS

- Gráfico N° 01. PBI. Tasa de crecimiento promedio - Loreto
- Gráfico N° 02. Región Loreto tasa de crecimiento anual del PBI por actividad económica
- Gráfico N° 03. Participación porcentual de la población según provincias - 1981 -1993
- Gráfico N° 04. Población total Urbana y Rural por provincias año 1993 (estructura porcentual)

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ANEXOS

RESOLUCIÓN EJECUTIVA REGIONAL N° 195-2005-GRL-P
PRESUPUESTO DEL GOBIERNO REGIONAL DE LORETO PARA EL AÑO FISCAL 2006

BIBLIOGRAFIA

**RELACION DE PARTICIPANTES EN EL PLAN VIAL DEPARTAMENTAL
PARTICIPATIVO 2006 - 2015**

A. COMISION CONSULTIVO DEL PVDP

Institución Pública y / o Privado	Nombres y Apellidos
1. Gobierno Regional de Loreto	Sr. Robinsón Rivadeneyra Reátegui
2. Capitanía de Puerto Iquitos	Sr. David Huaranca Ríos
3. Asociación de Armadores de Iquitos	Sr. Jorge A. López López
4. Instituto de Investigación de la Amazonía	Sr. Wagner Guzmán Castillo
5. Universidad Nacional de la Amazonía Peruana	Sr. Rodil Tello Espinoza
6. Colegio de Ingenieros del Perú - CDL	Sr. Rigoberto Reátegui del Castillo
7. Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto	Sr. Jorge A. López López

B. EQUIPO TÉCNICO DEL PVDP

Institución Pública y / o Privado	Nombres y Apellidos
1. Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial	Sr. José L. Alegría Méndez
2. Dirección Regional de Transportes y comunicaciones de Loreto	Sr. Luis Bendezú Garayar
3. Gerencia Regional de Infraestructura	Sr. Percy Flores Rázuri
4. Gerencia Regional de Desarrollo Económico	Sr. Rafael García Souza
5. Dirección Regional de Vivienda, Construcción y S.	Sra. Judith M. Pinto Chuquipiondo
6. Sub Gerencia Regional de Inversión Pública	Sr. Rubén Mafaldo Rodríguez

C. EQUIPO DE APOYO TECNICO

Institución Pública y / o Privado	Nombres y Apellidos
1. Sub Gerencia Regional Inversión Pública - GRPPAT	Sr. Edinson Cárdenas Mendoza
2. Sub Gerencia Regional de Planeamiento - SIG - GRPPAT	Sr. Juan C. Vilca Tello
2. Sub Gerencia Regional Inversión Pública - GRPPAT	Srta. Jessica Tafur Castillo
3. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto	Sra. Gloria N. Rimarachín Carvajal
4. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto	Sr. Jorge Miguel Aspajo Rivas
5. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto	Sr. Fernando Fernández Saavedra
6. Gerencia Regional de Infraestructura	Sr. Ricardo A. Camacho Guerrero
7. Consultor en Planificación Territorial	Sr. Gustavo Ruiz Tay.

D. CONSULTOR EN METODOLOGIA

Institución Pública y / o Privado	Nombres y Apellidos
1. Provias Departamental	Sr. Gustavo Ruiz Tay

PRESENTACIÓN

El presente documento constituye el Plan Vial Departamental Participativo de Loreto 2006-2015, el cual tiene por finalidad orientar la gestión vial regional en el mediano plazo; que contribuya a dinamizar la economía regional a través de condiciones adecuadas de transitabilidad de las vías principalmente fluviales, que permitan la interconexión entre los centros urbanos y los espacios productivos en el nivel regional.

Con el Plan se trata de mejorar el proceso de toma de decisiones del Gobierno Regional de Loreto, fortaleciendo la capacidad de planeamiento vial que permita actuar con previsión y visión de futuro, dejando de lado la incertidumbre y las actuaciones reactivas que por años viene marcando en materia vial. Siendo elemento fundamental, el aspecto participativo, que deberá dar sostenibilidad a dicho plan en el tiempo.

Para su elaboración, se tuvo en cuenta las pautas metodológicas del Manual de Procedimientos para la Formulación del Plan Vial Departamental Participativo y los lineamientos de política del Plan Estratégico Institucional 2004 - 2006 del Gobierno Regional de Loreto, el cual recoge la Visión de desarrollo regional, y el Plan de Desarrollo de la Infraestructura Vial 1996 - 2005. Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Tiene como marco legal la Ley N° 27658. Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, Ley N° 27783 Ley Orgánica de Bases de la Descentralización, entre otros la Ley N° 27867. Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, que establece los principios rectores de las políticas de la gestión regional y que también señala los lineamientos para el proceso de transferencia de competencias, funciones, atribuciones, recursos y presupuesto asignados al gobierno regional.

El carácter participativo involucra a representantes de Instituciones públicas, entre ellas al Instituto de Investigación de la Amazonía Peruana, Universidad Nacional de la Amazonía Peruana, Empresa Nacional de Puertos, la Capitanía; así como representantes del Sector Privado, la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto, los Colegios de Ingenieros y Economistas, la Asociación de Armadores; quienes conforman la Comisión de Planificación Vial, la Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial, la Gerencia Regional de Desarrollo Económico, la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones y la Gerencia Regional de Infraestructura.

En el equipo técnico de apoyo intervinieron profesionales de las distintas instituciones públicas involucradas en el desarrollo del Plan Vial Departamental Participativo.

La estructura se adecua al esquema de procedimiento para la Formulación de Planes Viales Departamentales Participativo - PVDP, cuyo contenido recoge las siguientes partes: Hipótesis de desarrollo departamental, caracterización y contexto del desarrollo con énfasis en una caracterización general, física, social, económica. Análisis de la dinámica poblacional que permitió la definición de los Nodos de Desarrollo, considera principalmente el diagnóstico de la problemática vial del sistema departamental de transporte, analiza los aspectos institucionales de la gestión vial, determina la demanda vial, etc.

Finalmente, dejamos constancia del respaldo político del Sr. Presidente del Gobierno Regional, Don ROBINSON RIVADENEYRA REÁTEGUI y el Consejo Regional, que en todo momento brindaron las facilidades necesarias para que la Comisión del Plan Vial cumpla con sus objetivos. Como resultado de esta acción conjunta se propone el indicado documento para su aprobación e implementación.

I. HIPOTESIS DEL DESARROLLO DEPARTAMENTAL

El departamento de Loreto forma parte del territorio nacional, que en la época colonial tenía la denominación genérica de Maynas, su ámbito geográfico comprendía los territorios de Canelos, Tumbes, Jaén y Quijos. Durante el imperio de los incas formaba parte de una de sus cuatro secciones políticas: el Antisuyo, gobernado por Tucuricuc, que posiblemente tenía por capital a Sacha - puy (Chachapoyas) o Muyuy - Pampa (Moyabamba).

Las primeras ciudades que se fundaron en el antiguo territorio estuvieron ubicados en Chachapoyas y Moyabamba (1539), San Francisco de Borja en el Marañón (1619) hoy distrito de Manseriche, 1 hora más arriba de Saramiriza; y Jeberos en el río Aypena (1638), actualmente capital del distrito de Jeberos a 25 minutos en avioneta desde Yurimaguas.

Loreto en la colonia. Las diferencias existentes entre Portugal y España por los territorios de la Amazonía todavía no conquistados motivaron al sistema colonial español, firmar muchos tratados, siendo de importancia el de San Ildefonso (1,777) cediéndose a Portugal una extensa zona amazónica. Las dificultades financieras y la imposibilidad real de ejercer la soberanía sobre su territorio que constantemente era amenazado por los temibles bandeirantes determinaron al gobierno español acceder a reincorporar al Perú a estas comandancias y segregarse de la comandancia de Nueva Granada.

El 15 de Julio de 1802 por real cédula la Comandancia general de Maynas pasa a depender del Virreinato del Perú y en 1803 se crea el obispado de Maynas.

Loreto en la República. La presencia del estado peruano en la Amazonía, específicamente en Loreto, ha sido nula o muy débil. Frente a los problemas de crisis económica y demográfica se ha dirigido la mirada a la amazonía como una región con ventajas comparativas que posibilite el desarrollo económico de esta parte del país.

Los pocos presidentes que se han dirigido a la amazonía, siempre dieron ciertas expectativas a sus habitantes, sin embargo, las mismas no se han consolidado en una alternativa de desarrollo para la región. Uno de estos hechos importantes de la historia de la amazonía y de Loreto en el siglo XIX es la llegada de los barcos peruanos a Iquitos en enero de 1864, enviados por el presidente Castilla. Esta presencia obedecía a las constantes incursiones que desde el tiempo de la colonia venía haciendo Portugal primero y luego Brasil una invasión sistemática que hasta el día de hoy persiste a través de todo tipo de penetración. Roger Rumrill en "Amazonía Hoy" (1982), hace una clara exposición acerca de esta penetración; que es parte del problema fronterizo, donde los gobiernos peruanos y autoridades locales nunca han tenido y no tienen una alternativa real, sobre la solución a este problema.

Evolución Política de la Región Loreto

- En 1802 por real cédula la Comandancia General de Maynas pasa a depender del Virreinato del Perú.
- Después de la Independencia, la Comandancia General de Maynas pasa a formar parte del Departamento de Trujillo que luego se llamó La Libertad.
- En 1832 se creó el Departamento de Amazonas cuya capital fue Chachapoyas, y que incorporaba en su territorio a la antigua comandancia de Maynas.
- En 1851 se firmó la convención Peruano - Brasileño de comercio, navegación y límites. Perdiendo el Perú oficialmente muchos territorios que Brasil ya controlaba, debido a su fuerte actividad comercial.
- En 1853 se creó el gobierno político de Loreto, independiente del departamento de Amazonas y el Marañón.
- En 1853 arribó al pueblo de Loreto el primer barco brasileño, el "Marajo". Al año siguiente llegaron los barcos peruanos "Tirado" y "Huallaga".
- En 1857 se declara capital de la provincia de Loreto a Moyabamba a petición de sus habitantes para ser anexado.

- En 1860 Castilla encarga la construcción de los barcos; Morona, Pastaza, Napo y Putumayo y un dique flotante en Iquitos.
- 1861 por Decreto Supremo se creó el Departamento Marítimo Militar de Loreto.
- 1868 el Congreso ratifica su condición de Departamento
- 1988 se crea la Región Loreto, siendo desactivado en 1992.

Durante la época Republicana el Departamento de Loreto ha sufrido diversas modificaciones y desmembraciones de carácter político: En 1906, Loreto que ocupaba el 60% del territorio del Perú, se divide en dos, al crearse el departamento de San Martín, con su capital Moyabamba. En 1980 se fracciona nuevamente al crearse el Departamento de Ucayali que tiene por capital a Pucallpa. Como puede notarse la historia de Loreto esta marcada con procesos de anexiones y fraccionamiento territorial. Lo que marca procesos dinámicos en el comportamiento económico, cultural y político; encontrándose en este caso dos ciclos o “boom” económicos: El caucho y el Petróleo.

A fines del siglo XIX (1880), la situación económica de la región amazónica sufre un brusco cambio. La dinámica económica se desplaza de Moyabamba hacia Iquitos, atraídos por el potencial desarrollo comercial, luego Iquitos se convierte en una sociedad consumidora de productos agrícolas y pecuario; población que desde hace 20 años atrás no tenía ninguna importancia social ni económica.

La explotación del caucho originó una verdadera conmoción social y económica. Se incentivó el proceso de colonización interna por un lado con gente de la zona andina y también extranjeros principalmente de Europa; este proceso de inmigración originó eventos como la muerte de miles de nativos que sucumbieron víctimas de los malos tratos y las enfermedades.

La fiebre del caucho deslumbró a la burguesía regional – como en su tiempo lo hiciera el guano y el salitre en la costa. Creció la urbe, se pavimentaron calles con adoquines de Portugal, se levantó la casa de Hierro, diseñado por Eiffel desde París, se construyó la Plaza 28 de Julio (como la plaza de Provenza – Francia), se consumía productos importados. La cultura tenía un grado relativamente alto, producto de ese auge que se vivía aunque con una cultura introducida donde no existía ninguna originalidad de pensamiento y de proceso. En consecuencia el caucho no sólo significó un cambio radical en la situación económica de Iquitos, sino significó también la consolidación de todo un sistema económico **extractivo-mercantil** de dependencia.

El auge del caucho empieza a declinar en 1910 cuando los ingleses siembran semillas en sus colonias de Ceilán, Singapur y Malasia. En 1914 lanzan al mercado 71 mil toneladas, mientras que el Perú y el Brasil juntos en la época del auge, sólo habían logrado acumular 37 mil toneladas. Sobrevino entonces entre 1914-1940 muchos conflictos sociales producto de esta recesión y como parte del abandono del Estado a la región. Los pocos esfuerzos del Estado por conjurar la crisis no dieron resultados.

El otro Boom es originado por la Explotación del Petróleo, este se inicia en la década del 40' y determina – como el caso del caucho - una serie de modificaciones y cambios en la sociedad amazónica hasta nuestros días, produciendo particularmente un severo impacto en la ecología y en la vida de los grupos étnicos y campesinos.

El aspecto positivo esta determinado por la dación de un canon, que consiste en el pago por parte del estado del 10% sobre la venta del crudo extraído del subsuelo del departamento de Loreto. Con la nueva Constitución y la aplicación de la política Neoliberal del gobierno.

También en la historia económica de Loreto, el aprovechamiento del Bosque y sus derivados es importante, porque constituye generador de divisas a la región por la exportación de los productos maderables principalmente. Actualmente es una actividad tradicional en el poblador selvático, de donde obtienen parte de su sustento económico.

La explotación del bosque ha estado marcada por la ilegalidad, por lo que históricamente no ha significado un importante aporte al PBI nacional. El sector forestal se constituye en la actualidad una de las actividades económicas más importantes de la región, sin embargo su explotación presenta múltiples dificultades, debido a que los árboles maderables y no maderables viven asociados entre sí, junto a otras especies, dificultando y encareciendo su explotación. El uso selectivo de las especies más preciadas implica el desperdicio o destrucción de otras, lo que exige incorporar tecnología adecuada para un mejor aprovechamiento integral, que permita aprovechar el bosque de manera integral.

Tradicionalmente venimos explotando productos de la fauna silvestre, especialmente para el aprovechamiento de cueros, exportando a mercados externos como el de EE.UU., así como la carne utilizado en la alimentación de la población de donde obtienen la dieta proteica. Al igual que el recurso de la madera estos están sobre explotados con riesgo de su extinción.

El Departamento de Loreto no tiene una vocación agrícola, sino más bien una vocación agroforestal, que supone una combinación eficiente de manejo del bosque, donde la actividad agrícola no requiere necesariamente tumbiar árboles para desarrollarse. Sin embargo por años, la población ha venido realizando la actividad agrícola extensiva de escasa rentabilidad, pero con alto perjuicio a los ecosistemas amazónicos. Debido a ello se puede constatar los altos índices de deforestación, productividad decreciente de los suelos, constante abandono de los cultivos y de tierras, situación que sugiere la necesidad de replantear el uso de los suelos en las zonas altas, introduciendo técnicas agrícolas orientadas a preservar el medio ambiente.

Otro importante recurso del bosque diferente a la madera son las plantas medicinales y ornamentales, aunque no se cuenta con información estadística para evaluar el comportamiento de su explotación, pero es significativo su aprovechamiento y exportación de material genético. Entidades como el Instituto de Investigación de la Amazonía Peruana y otras instituciones de la región promueven la investigación de estas, su demanda potencial dentro y fuera del país es importante, por lo que se recomienda mantener la vanguardia de políticas orientadas a este rubro.

La mayor fortaleza de la región es el recurso turístico y los cuerpos de agua; que en el primer caso está representado por paisajes naturales, la cultura de las Comunidades Indígenas, etc. En el segundo caso los ríos y quebradas que poseen recursos hidrobiológicos como son las especies de consumo humano y especies ornamentales que tienen mercados potenciales de exportación.

El desarrollo socioeconómico del departamento de Loreto, está marcado por un comportamiento cíclico basado en la explotación de sus recursos naturales; por consiguiente **el desarrollo regional se sustenta sobre estas características, debiendo ser fortalecida con políticas de conservación; que generen valor agregado de productos competitivos, especialmente la madera, plantas medicinales, turismo, peces ornamentales y de consumo humano, frutales nativos, especies de la fauna acuática y terrestre, complementada con infraestructura portuaria adecuada y servicios de calidad de apoyo al sector exportador; a través de un sistema vial fluvial principalmente, que articule el territorio y las zonas potenciales productivas con los mercados internos y externos, que contribuya al desarrollo sostenible de la región.**

Este supuesto guarda relación con la visión de desarrollo del Plan Concertados de la Región de Loreto. Donde establece la integración interna y externa sobre la base de la exportación de su biodiversidad con ventajas competitivas.

II. CARACTERIZACION Y CONTEXTO DEL DESARROLLO DEPARTAMENTAL

2.1 Caracterización General del Departamento

El Departamento de Loreto se encuentra ubicado en el extremo Nor-Oriental de la república del Perú, tiene una superficie de 368,851.95 Km² (28.7% del territorio nacional) y posee un perímetro total aproximado de 3,891 Km. de frontera con Ecuador, Colombia y Brasil.

Limita por el Norte con los países de Ecuador y Colombia, por el Este con la República de Brasil, al Sur y Sur-Oeste con los Departamentos de Ucayali, Huanuco y San Martín, y por el Oeste con el Departamento de Amazonas. Sus coordenadas geográficas están entre los paralelos 00°02'37" y 08°42'01" de Latitud sur y 77°48'41" de longitud Oeste del Meridiano de Greenwich.

Constituye gran parte de la Amazonía peruana y se caracteriza por poseer una gran variedad de ecosistemas que influyen en la distribución de las especies vegetales y animales. Tiene como capital a la ciudad de Iquitos, que se encuentra entre los 120 y 150 metros sobre el nivel del mar, es la ciudad más importante de la Región Amazónica, conocida como la capital de la Amazonía Peruana; ubicada a orillas del río Itaya y del majestuoso río Amazonas, que debido a la dinámica erosiva de su cauce se ha retirado unos kilómetros de la ciudad, como puede apreciarse en el Mapa N° 01.

2.1.1 División Política

El Departamento de Loreto geopolíticamente se divide en siete (07) Provincias, con la reciente creación de la Provincia DATEM - MRAÑÓN; que en orden de importancia poblacional y superficie tenemos en primer lugar a la provincia de Maynas, Alto Amazonas, Loreto, Requena, Contamana y Mariscal Ramón Castilla. A su vez el Departamento esta conformado por 50 distritos, con el distrito Teniente Manuel Clavero recientemente creado, está ubicado en la cuenca del Río Putumayo. De acuerdo al Mapa político del departamento de Loreto; la provincia, de Maynas cuenta con 13 distritos, Alto Amazonas con 11, Requena con 11, Ucayali tiene 6, Loreto con 5 y Mariscal Ramón Castilla con 4 distritos. La distribución puede observarse en la Tabla N° 01 y en el Mapa N° 02.

MAPA N° 01



Tabla No. 01.
Provincias y Distritos del Departamento de Loreto

Provincias	No de Distritos	
1. Alto Amazonas	1. Balsa Puerto 2. Jeberos 3. Lagunas	4. Santa Cruz 5. Teniente Cesar López Rojas 6. Yurimaguas
2. Loreto	1. Nauta 2. Parinari 3. Tigre	4. Trompeteros 5. Urarinas
3. Mariscal Ramón Castilla	1. Pevas 2. Ramón Castilla	3. San Pablo 4. Yavarí
4. Maynas	1. Alto Nanay	8. Napo
	2. Belén 3. Fernando Lores 4. Indiana 5. Iquitos 6. Las Amazonas 7. Mazán	9. Punchada 10. Putumayo 11. San Juan Bautista 12. Teniente Manuel Clavero 13. Torres Causana
5. Requena	1. Alto Tapiche	7. Requena
	2. Capelo 3. Emilio San Martín 4. Jenaro Herrera 5. Maquía 6. Puinahua	8. Sapuena 9. Soplín 10. Tapiche 11. Yaquerana
6. Ucayali	1. Contamana	4. Pampa Hermosa
	2. Inahuaya 3. Padre Márquez	5. Sarayacu 6. Vargas Guerra
7. Datem - Maraón	1. Barranca	5. Pastaza
	2. Cahuapanas	6. Andoas
	3. Manseriche	
	4. Morona	
Total Prov. 07	Total Distritos	51

Fuente: SIG. Mapa de las Provincias y Distritos. Región Loreto - 2003

La provincia de Maynas la más grande y poblada, tiene como capital a Iquitos, ahora ubicado a orilla del río Itaya, Alto Amazonas su capital Yurimaguas, se ubica a orillas de los ríos Huallaga, Shanusi y Parapapura, Requena su capital Requena a orilla de los ríos Tapiche y Ucayali, la provincia de Ucayali su capital Contamana se encuentran a orillas del río Ucayali, Loreto tiene por capital a Nauta a orillas del río Maraón muy cerca de la formación del río Amazonas, la provincia de Mariscal Ramón Castilla tiene por capital a Ramón Castilla en la margen del Lago Caballo Cocha y el Río Amazonas y Datem del Maraón con su capital San Lorenzo ubicado a orillas del río Maraón.

2.1.2 Áreas Naturales Protegidas

Cabe resaltar que Áreas Naturales Protegidas, Según la Ley 26834 (1979), se definen como aquellos espacios continentales o marinos del territorio nacional, expresamente reconocidos y declarados como tales incluyendo sus categorías y zonificaciones, sirven para conservar la diversidad biológica y demás valores asociados de interés cultural, paisajístico y científico, son importantes por su contribución al desarrollo sostenible del país. Abarcan una superficie de 4'146,383.66 ha.

Estas Unidades de Conservación son para manejo de fauna y gestión comunal (Cotos de Caza y Reservas Comunales) y sistemas de protección (Bosques de Protección).

En el departamento de Loreto se crearon Unidades de Conservación aprobado con Decreto Supremo y que forman parte del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas y la Reserva Comunal creada por Resolución Regional como se muestra en el cuadro adjunto y Mapa N° 3.

Tabla N° 02. AREAS NATURALES PROTEGIDAS

UNIDADES DE CONSERVACION	SITUACION LEGAL	AREA ESTIMADA (HA)
Reserva Nacional		2,138,089.25
Pacaya-Samiria	D.S. N° 016-82-GA	2,080,000.00
Allpahuayo - Mishana	D.S. N° 002-2004 AG	58,089.25
Zonas Reservadas		990,119.00
Güepi	D.S. N° 003-97-AG	625,971.00
Santiago Comaina	D.S. N° 029-2000 AG	364,148.00
Reserva Comunal		322,500.00
Tamshiyacu - Tahuayo	R.E.R N° 080-91-GR	322,500.00
Parque Nacional		695,675.41
Cordillera azul	D.S. N° 031-2001 AG	695,675.41
AREA TOTAL		4,146,383.66

Fuente: Proyecto Gestión Urbano Regional para la Inversión 1998.
Sistema den Información Geográfico - GRPPAT - GRL - 2001

2.2 Caracterización física del Departamento

El departamento de Loreto, también conocido como Selva Baja, se ubica en la región Nor - Oriental del territorio peruano, al Este de los Andes, cuyas altitudes están entre 80 a 400 m.s.n.m, posee una fisiográfica plana, cubierta por el bosque tropical húmedo. Como consecuencia de su evolución geológica, en la selva baja se distingue diversos paisajes, siendo las más significantes el paisaje colinoso², formada por tierras comparativamente altas y de relieve ondulado, y un paisaje aluvial³ de nivel inferior y de topografía más plana que el primero.

2.2.1 El Paisaje Colinoso.

Es el más extenso en la región. Presenta una superficie de 22'817,709.54 ha, correspondiente al 58.21% del área total de la zona en estudio. Este paisaje Colinoso es producto del proceso de disección ocurrido desde fines del terciario, hace seis millones de años, continuando durante los grandes cambios climáticos producidos en el pleistoceno. Dentro de esta clasificación se diferencia dos tipos de paisajes:

² Paisajes en donde predominan las colinas, esto es ondulaciones del relieve terrestre.

³ Paisajes dominados por ríos y diferentes formaciones del relieve terrestre con su influencia, tales como lagos, lagunas, playas de arena, orillas con lodo, meandros, etc.

- a. **Colinas bajas** Estas unidades fisiográficas abarcan una superficie de 20'907,694.50 ha, que corresponden al 56.69% del área total. Se ubica a continuación de los bosques de terrazas medias y excepcionalmente después de las terrazas bajas o llanuras meándricas con elevaciones que alcanzan hasta los 80 m aproximadamente sobre el nivel de los ríos.
- b. **Colinas altas.** Se extienden en una superficie de 819,261.52 ha, que representa el 2.22% del área total y se encuentran ocupando terrenos colinosos ubicados entre 80 a 300 m con respecto al nivel de los ríos y pendientes desde 30 a 70%, que da lugar a una topografía muy variada, de difícil acceso y se encuentra a continuación del bosque de colinas bajas y por debajo del bosque de montaña.

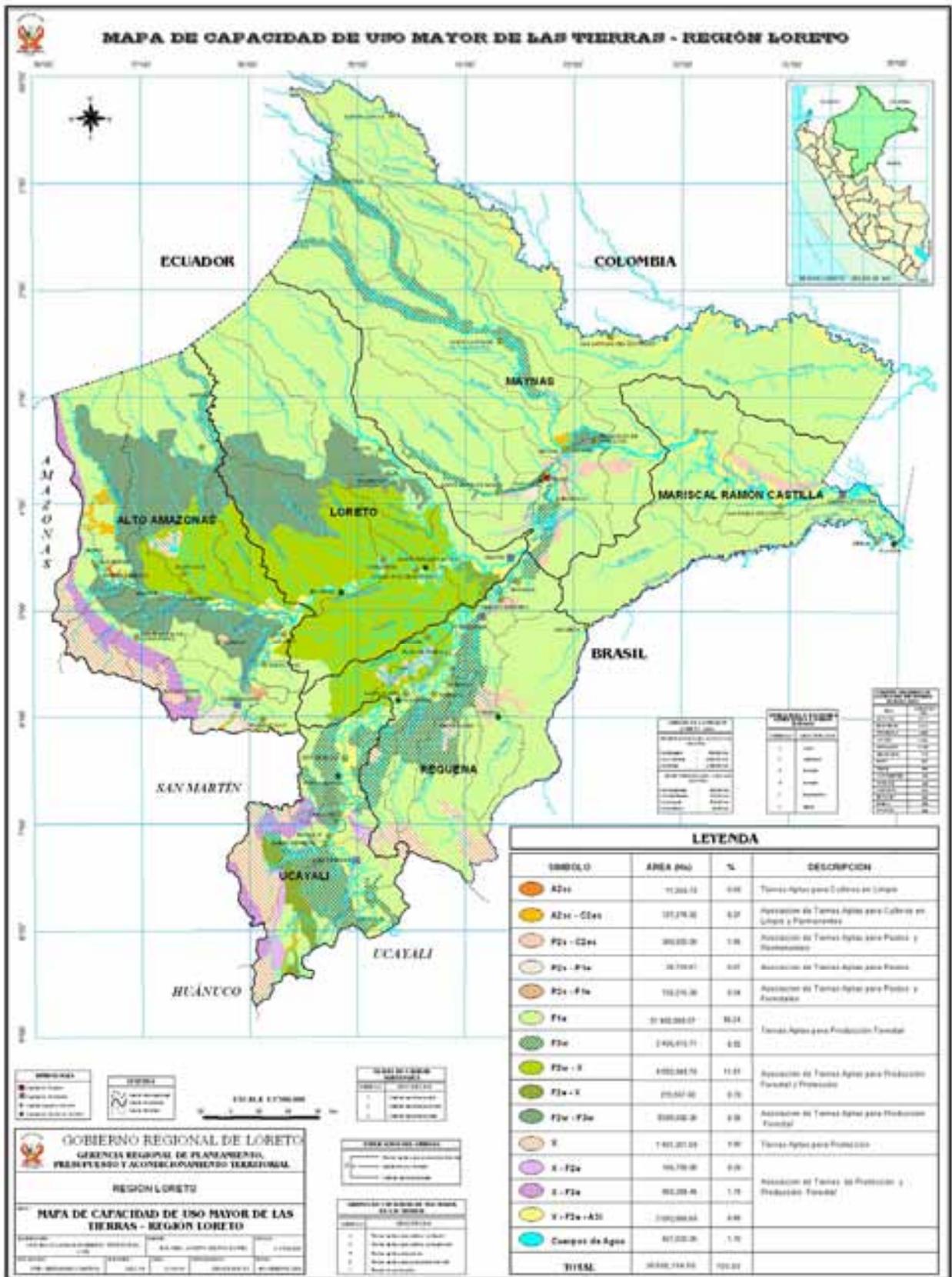
2.2.2 El Paisaje Aluvial

Está integrado por las terrazas de ríos y la llanura meándrica. Los sedimentos antiguos depositados a diversas alturas conforman las terrazas de río y solo las jóvenes y bajas son periódicamente inundadas por las aguas de desborde. Los sedimentos más recientes se depositan desigualmente sobre las llanuras meándrica en la que la dinámica del río y la irregular deposición de su carga sedimentaria generan complicadas y cambiantes unidades geomórficas que comprometen tanto al lecho como a las áreas inundables adyacentes.

El régimen hídrico determina la expansión y retracción de las aguas. El terreno bajo periódicamente inundable se denomina regionalmente bajal y cuando esta cubierto por el agua, tahuampa. La literatura científica denomina Varzea a los terrenos bajos que son inundados por los ríos que tienen su origen en las montañas de los Andes. A las áreas inundables por "aguas negras" se les distingue con el nombre de igapó. Las aguas negras se originan en terrenos bajos, en la misma selva, y deben su color a su contenido de sustancias húmicas. Dentro del paisaje aluvial se puede diferenciar otros sub paisajes así tenemos:

- a. **Llanuras meándricas**, son producto de los procesos morfodinámicos que ocurren en la llanura meándrica originan complejos de orillares, meandros abandonados, islas y terrazas deprecionadas, generalmente inundables con la creciente de los ríos. Ocupan 1'765,106.48 ha, representando el 4.78 % del área total regional.
- b. **Los Pantanos** cubren una superficie de aproximadamente 5'102,548.44 ha, que representa el 13.83% del área total. Las áreas pantanosas más importantes se encuentran entre los ríos Ucayali y Marañón conocida como la Depresión Ucamara; desde Nauta hasta las cercanías de Contamana; finalmente existe otra zona deposicional conocida como Abanico del Pastaza.
- c. **Los Aguajales**, Son bosques donde predominan la especie de palmeras de aguaje (*Mauritia flexuosa*); abarcan 2'929,880.58 ha, que representan el 7.94% del área, se desarrollan sobre terrenos de topografía plana o depresionada conocidas como áreas hidromórficas (inundados la mayor parte del año).

MAPA N° 03



Los objetivos de creación de las Unidades de Conservación como es el caso de la Reserva Nacional del Pacaya – Samiria, son para conservar los ecosistemas que de ella depende la flora y fauna terrestre y acuática como recurso más representativo de la selva baja.

El Perú tiene las condiciones legales, orientadas a promover la conservación de la naturaleza y ha instituido órganos administrativos como es el INRENA, el Gobierno Regional de Loreto, Gobiernos Locales y el Instituto de Investigación de la Amazonía Peruana. Encargados de realizar investigación y cautelar el aprovechamiento racional de la flora y fauna silvestre, dando origen a la creación de las Unidades de Conservación: Parques Nacionales, Reservas Nacionales, Santuarios Nacionales y Santuarios Históricos.

2.2.3 Hidrografía

La red de ríos formadores, afluentes sub afluentes, determinan características particulares para cada cuenca en la región con su régimen hidrográfico, color de aguas, dirección, posición, sedimentación, pendientes y navegabilidad.

El ámbito del departamento de Loreto constituye en sí una gran cuenca cuyo colector principal es el río Amazonas, que se forma de la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali en las proximidades del pueblo Nauta, y que luego de recorrer territorio peruano ingresa a territorio brasileño hasta desembocar en el Océano Atlántico, recorriendo una longitud total estimada en 3,762 km. En el mapa hidrográfico adjunto se aprecia la amplia red de drenaje que contiene la amazonía peruana.

Entre las características más saltantes del río Amazonas en territorio peruano, se tiene: el gran espejo de agua que se forma en el lugar de la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali que alcanza hasta 4 km. de diámetro, su profundidad oscila entre 10 y 30 m, asimismo la velocidad de las aguas varía con la gradiente existente la cual alcanza un promedio de 0.045 m/seg, es decir, mínima, lo que le confiere un desplazamiento de tipo meándrico. La amplitud de su cuenca es aprox. 405,460 km² (85.2% del territorio amazónico).

La red hidrológica tributaria es bastante densa, distinguiéndose ríos de gran magnitud, medianos, pequeños, quebradas, lagos y lagunas. Puede distinguirse que la red de tributarios de la margen izquierda es la más densa, coincidiendo con los mayores índices de escorrentía superficial que generan las lluvias más intensas en este sector. Así se tiene que por la margen izquierda desembocan importantes tributarios como son los ríos: Napo que desemboca directamente al río Amazonas, Tigre, Pastaza, Morona, que desembocan al río Marañón.

Adicionalmente, por la margen izquierda desemboca una densa red de afluentes hacia los diversos ríos importantes señalados entre los que cabe destacar los ríos: Tambora yacu, Ampiyacu, Curaray, Mazán, Nanay, Itaya, Corrientes, Chambira, entre otros. El río Putumayo, que también es tributario del río Amazonas por la margen izquierda desemboca a éste, en territorio brasileño. La cuenca en el lado peruano tiene aproximadamente de 44,000 km² (9.2 % del territorio amazónico).

Por la margen derecha, son importantes los ríos Huallaga que desemboca al río Marañón, el río Yavarí que confluye al Amazonas prácticamente en el límite del territorio peruano. Estos ríos, a su vez, reciben una red de afluentes menos caudalosos que la anterior, entre los que se distinguen: los ríos Cahuapanas, Parapapura, Maquía, Tapiche, Gálvez, Yavarí-Mirín, entre otros.

Cabe distinguir aquí la presencia de los ríos Pacaya y Samiria que desembocan al Ucayali y Marañón, respectivamente, y que ocupan los terrenos de la “Depresión de Ucamara” constituyendo lo que hoy es la Reserva de Pacaya-Samiria, sin duda, un verdadero laboratorio natural de la biodiversidad amazónica.

También es importante resaltar los Lagos y Lagunas que en su gran mayoría tienen origen fluvial, y se caracterizan por su poca profundidad, altas temperaturas, importantes variaciones en el nivel de sus aguas en creciente y vaciante, su forma semicircular y su gran riqueza ictiológica. Entre los principales tenemos: El Lago Rimachi (río Pastaza), Lago Anatico (río Pastaza), Lago Quisto cocha (Iquitos), Lago Caballo Cocha (Caballo Cocha), Lago Zapote (Pacaya), Laguna Papa yacu (río Aypena).

El ciclo hidrológico (lluvias) descrito aporta a la cuenca del río Amazonas importantes volúmenes, que para el caso se han realizado de cálculos globales por INRENA (ONERN - 1980 para la Vertiente del Atlántico: Escurrimiento superficial estimado en 773,000 m³., equivalente al 39% del escurrimiento total de la Vertiente del Atlántico.). Rendimiento medio anual de 808, 000 m³/km²

Los ríos principales que confluyen al Amazonas, nacen en su mayoría en el denominado Nudo de Pasco, aproximado en los 11° Lat. Sur, entre los 4,000 a 6,000 msnm, alimentando sus cursos de agua principalmente con las precipitaciones estacionales. El período de crecidas se inicia en Octubre y concluye en Marzo, alcanzando su máximo en los meses de Enero y Febrero. El período de vaciante o estiaje comienza en Abril y concluye en Setiembre, llegando a su mínimo en Julio y Agosto.

Este régimen hídrico es más marcado en los ríos que confluyen al Amazonas por su margen derecha, ya que por la izquierda los ríos proceden del hemisferio Norte, o próximos a la Línea Ecuatorial en sus nacientes, presentando un régimen inverso al anotado.

2.2.4 Riesgos Físicos

La región Loreto no cuenta con un registro histórico ordenado de desastres; sin embargo, se estima que deben ser numerosos en su ocurrencia aunque no variados en su origen, debido esencialmente al panorama fisiográfico predominantemente plano de su territorio.

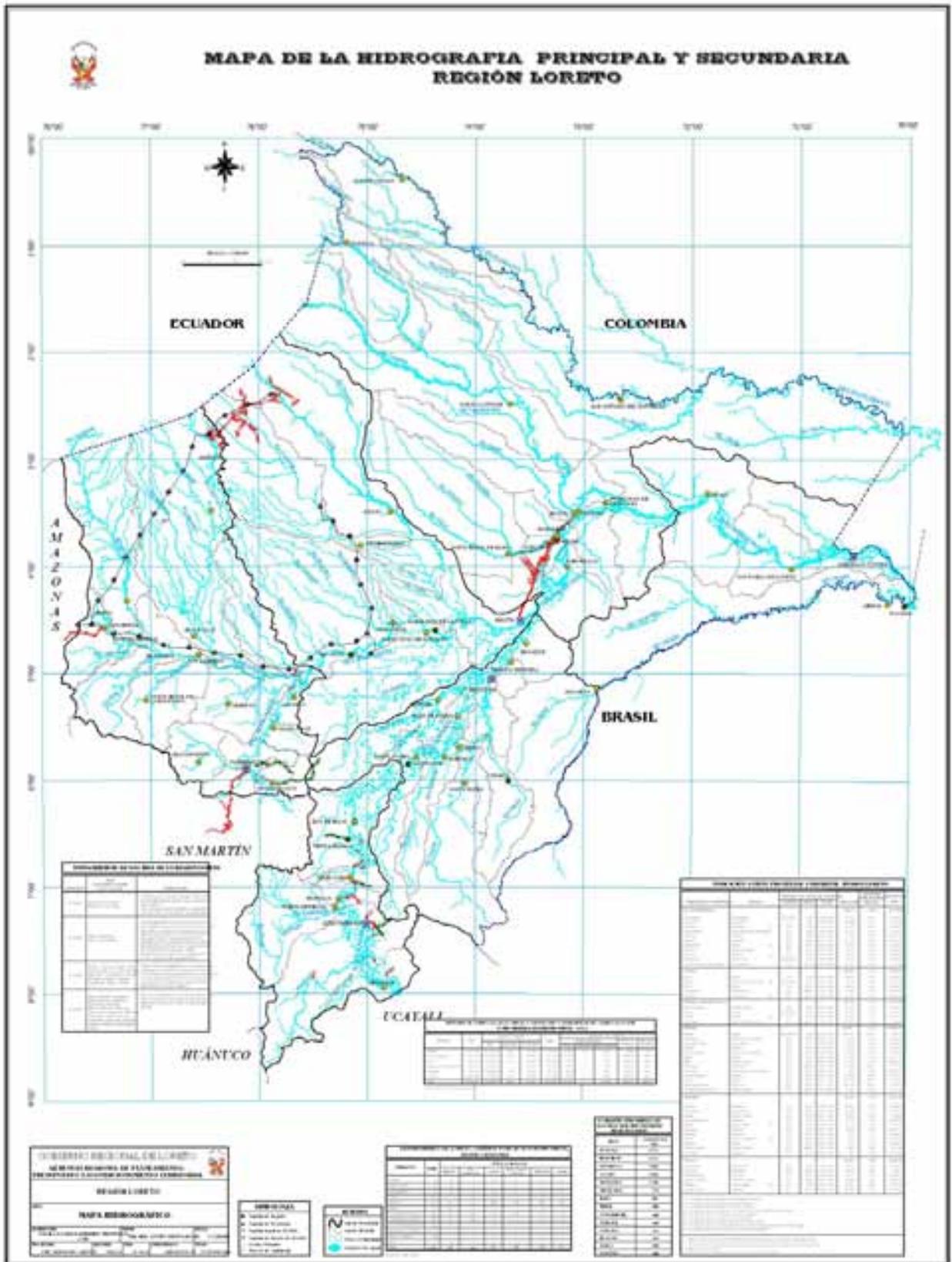
Los desastres generalmente ocasionan cuantiosas pérdidas económicas, materiales y de vida humanas, que sin duda interfieren en las posibilidades de desarrollo socio - económico - ecológico. Están ligadas a la ocurrencia de fenómenos naturales como: inundaciones, vientos huracanados, lluvias intensas, plagas, entre otros; así como también a fenómenos inducidos por el hombre, incendios, deforestación, contaminación atmosférica, de los ríos, suelos y ruidos.

En el caso del departamento de Loreto, contribuye a los procesos de los fenómenos naturales, la disposición orográfica e hídrica del territorio, es decir por su llanura y los ríos muy caudalosos y meándricos.

A esta condición geográfica se suma a la intensificación de los fenómenos naturales la deforestación principalmente de las riberas de los ríos; la vegetación en estos casos cumple la importante función de barrera para la contención de los desbordes e inundaciones de los centros poblados.

Entre las zonas más afectadas por el proceso de deforestación están : Iquitos, y las riberas de los ríos Nanay, Itaya y Tamshiyacu; Yurimaguas y las riberas de los ríos Huallaga y Parapapura, así como el área de Contamana y las riberas de los ríos Ucayali, Pisqui, Cushabatay, en la provincia de Ucayali.

MAPA N° 04.



De acuerdo al origen de desastres en la región, estos eventos se agruparon de la siguiente manera:

- a. Fenómenos Hidrogeo-dinámicos: Inundaciones, deslizamientos y derrumbes.
- b. Fenómenos Climatológicos: vientos fuertes (huracanados), lluvias intensas y rayos.
- c. Fenómenos Geológicos: sismos.
- d. Fenómenos Inducidos: deforestación, incendios urbanos y forestales, contaminación del aire, agua y suelos, contaminación sonora.

En el Mapa N° 05 se muestra la localización estimada de las áreas donde han ocurrido los desastres más saltantes en la región, y donde además es de esperarse la ocurrencia de nuevos fenómenos generadores de desastres debido a la mayor probabilidad de inundaciones por influencia de los ríos.

a. Fenómenos Hidrogeo-dinámicos

Dentro de este tipo de fenómenos, las **inundaciones** constituyen el evento más ordinario dentro de la región. Ocurren en forma lenta como en el caso de los ríos: Amazonas, Marañón, Ucayali, y sectores bajos de los ríos Napo, Tigre, Pastaza, Morona, y Huallaga, principalmente, afectando áreas externas especialmente las deforestadas para fines agrarios.

Las inundaciones se producen en las épocas de mayor precipitación pluvial que a su vez generan las grandes avenidas en los ríos, que en el caso de la región cubren todo el año, porque los afluentes de la margen izquierda del río Amazonas están sujetos al régimen pluvial del hemisferio norte (lluvias entre Mayo a Septiembre), mientras que los ríos de la margen derecha están influenciados por el régimen pluvial del hemisferio sur (Octubre a Abril). Las provincias de Loreto, Requena, Maynas y Ramón Castilla, quienes ocupan territorios más bajos de la hoya amazónica, sufren inundaciones.

Dentro de estos fenómenos cabe resaltar la situación de la ciudad de Iquitos, donde el caudal de los ríos que circundan la ciudad ha alcanzando el máximo nivel logrando que en la zona peri - urbana de la ciudad (distritos de Iquitos y Punchana) se encuentren áreas inundadas.

Finalmente, otro fenómeno hidrogeodinámico que se relaciona con las inundaciones son los derrumbes, generalmente provocados por el socavamiento y aflojamiento de material suelto que queda expuesto en las áreas deforestadas próximas a terrazas y colinas. Este tipo de fenómenos se aprecia en las orillas de los ríos esencialmente.

b. Fenómenos Inducidos

Se denomina así a aquellos eventos perjudiciales en los que la intervención del hombre tiene acción directa. En la región los fenómenos de este tipo son principalmente la deforestación, incendios, contaminación y ruido.

La deforestación ocurre tanto por la extracción de madera como por la necesidad de incorporar tierras a la agricultura, produciéndose en este último caso incendios, generados al momento de limpiar las parcelas pero que a su vez son un riesgo inminente de desastre por la falta de manejo técnico en su aplicación; la región viene confrontando un proceso de deforestación de unas 260,000 Ha/año.

Respecto a la contaminación, esta viene tomando cuerpo y tornándose muy preocupante desde los años 70' en que empezó la actividad petrolera, siendo los bosques y cuerpos de agua los receptores directos de los efluentes contaminantes. La contaminación que genera la industria petrolera, principalmente en los cuerpos de agua puede llevar al desastre de pérdida de las especies hidrobiológicas al alterarse la calidad del agua así como también la calidad de las propias especies de peces para el consumo. Hoy también y en forma

lamentable, se suma los casos aislados de contaminación por Mercurio producto de la incipiente explotación aurífera en la cuenca del Nanay.

Un aspecto muy preocupante de la contaminación es que continúa dándose en la propia ciudad de Iquitos, especialmente con la evacuación de las aguas servidas que descargan en el río Amazonas. Actualmente los sistemas de alcantarillado y drenaje de la ciudad de Iquitos no están siendo controlados para mitigar estos procesos de corrosión química.

La contaminación por ruido constituye una situación muy preocupante por cuanto se llega a registrar en las calles céntricas de la ciudad de Iquitos hasta 100 dB en horas punta de tráfico. Los vehículos causantes de este problema son las "moto-taxis", que tienen el escape libre, y ocasionalmente se agrupan hasta en número de 50 unidades en una luz roja, para reiniciar marcha en grupo produciendo un ruido y contaminación atmosférica intensos que pueden producir serios perjuicios para la salud de la población.

Finalmente, la contaminación por gases emanados por los vehículos de servicio público terrestre es otra de las formas que viene perjudicando a la población de Iquitos. En Síntesis en el Mapa N° 5, podemos apreciar algunas zonas de riesgos del departamento de Loreto, siendo las inundaciones la de mayor importancia relativa.

2.2.5 Clima

El clima del Departamento de Loreto es cálido Húmedo y lluviosa, con una temperatura promedio anual de 27 °C. La humedad relativa del aire está alrededor del 84% y la precipitación pluvial de 2,500 mm. anuales en promedio.

En la región no se encuentra mayores cambios climáticos, aunque se observa en el mes de junio, cierta baja de la temperatura a niveles de 17°C. coincidiendo con las fiestas de San Juan.

Con respecto al periodo lluvioso, éste se inicia normalmente en el mes de Septiembre, particularmente en el Sur. Los altos valores de precipitación media se registran en Marzo, caracterizándose como el mes más lluvioso de la región, con precipitaciones de 360 mm. En las zonas Santa Clotilde y Caballo Cocha; mientras que Julio es relativamente más seco, registrándose precipitaciones entre 50 y 100 mm. En el extremo norte las precipitaciones son menos altas llegando hasta 300 mm.

La precipitación máxima en 24 horas, para las diferentes estaciones es variable, presentando una distribución y frecuencia irregular. Es notoria la presencia de un núcleo máximo de 150 a 175 mm en todas las estaciones del año, sin embargo en Enero, este núcleo cubre mayor superficie para Iquitos y Francisco de Orellana, mientras que en el extremo sur se registran los menores valores, y en menor frecuencia que el extremo Norte y Oeste. La precipitación máxima en 24 horas a nivel anual es mayor en la región de sur Oeste a Noreste con un núcleo máximo entre 200 a 225 mm entre Nauta e Iquitos.

La precipitación media anual aumenta de Sur a Norte; en la zona de confluencia del río Napo con el Amazonas, se presenta un núcleo máximo de precipitación de 3,500 mm y en Pampa Hermosa una baja precipitación con un núcleo de 1,000 mm. Es interesante destacar que en el mes de Julio, la zona Este registra los valores más altos de la precipitación máxima, con valores de 837 mm.

La precipitación más baja se puede encontrar en el Sur del departamento con 18.8 mm. en las proximidades de Contamana; observando un mayor rango de variación durante la precipitación máxima.

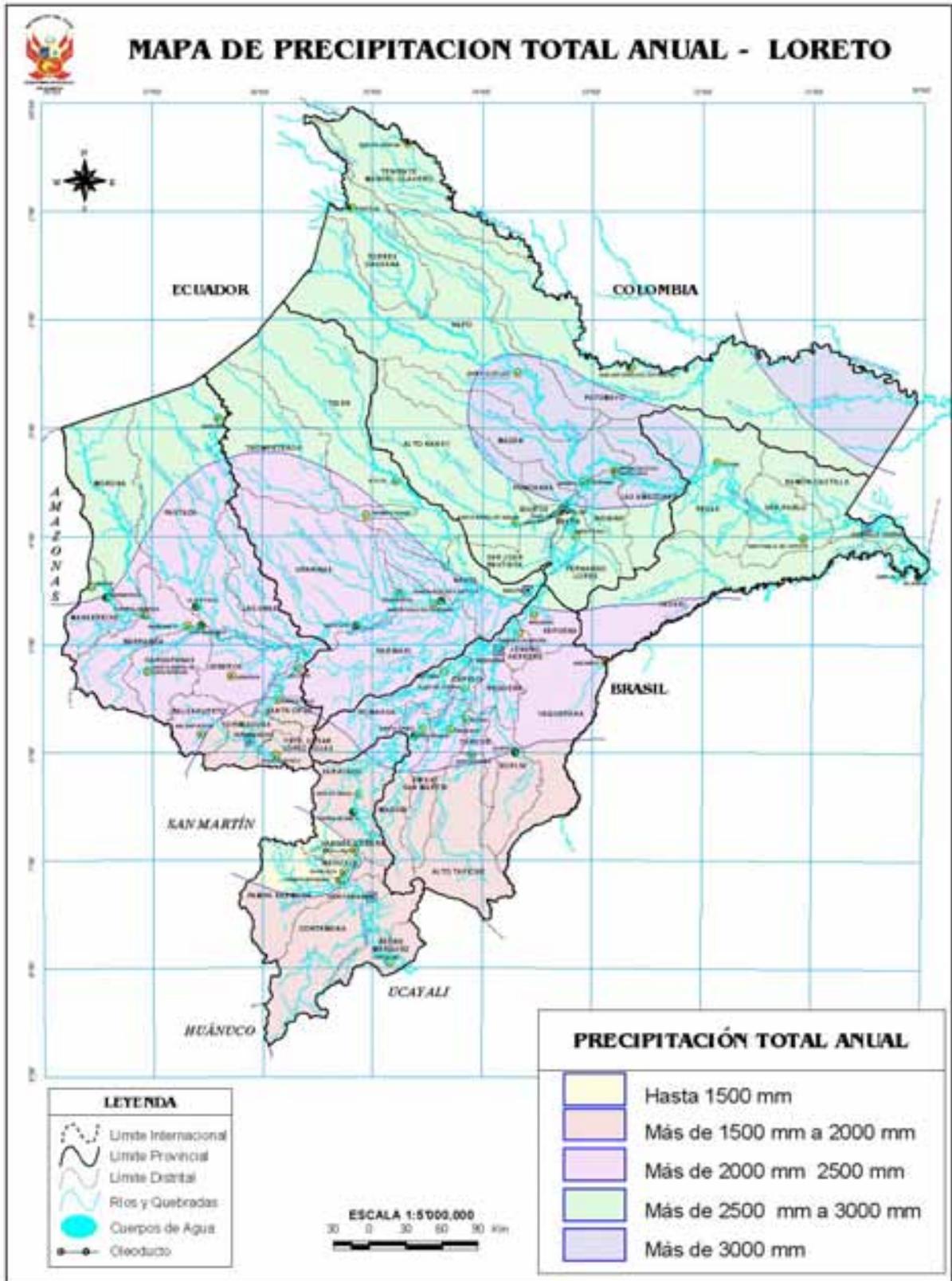
MAPA N° 05



Durante las estaciones del año la humedad relativa presenta poca variabilidad, con una oscilación media estacional de 8%. Las áreas de mayor humedad se localizan en la región este, entre Tamshiyacu y Pijuayal que encierra parcialmente al río Amazonas, con valores que llega hasta 92%, que caracteriza a la estación de invierno, como el más húmedo. Mientras que las regiones de menor humedad están ubicadas al SE y en las inmediaciones de Yurimaguas, con valores de hasta 84%, especialmente en la estación primaveral.

En la actualidad se extrae en forma intensiva el 10% del total de especies identificadas, entre las cuales destacan: Cedro, Caoba, Tornillo, Moena, Lagarto Caspi, Ishpingo, Lupuna, Cumala, Azúcar huayo, etc.

MAPA N° 06



2.2.6 Los Recursos

a. Recursos Forestales

En la región Loreto los bosques forestales representa el recurso natural renovable más importante, por su extensión geográfica que abarca una superficie aproximada de 31'962,892.07 Ha., por su importancia económica, el cual contribuye a la generación de divisas y además por que el Perú ocupa el 2° lugar en extensión de bosques naturales luego de Brasil en el ámbito latinoamericano, y el 7° lugar en el mundo (Perú posee unos 73 millones de Ha. de bosques). Esta superficie forestal de la región representa un potencial maderero de 2,915'000,000 m³., además de otros productos diferente a la madera que son extraídos de los bosques.

El Mapa Forestal de la región elaborado por el INRENA en colaboración con el IIAP – Iquitos (año 1997), señala las características y el potencial de los diferentes tipos de bosque. Clasificándose en 9 tipos entre los cuales tenemos: Aguajales, Pantanos, Llanuras Meándricas, Terrazas Bajas, Terrazas Medias, Terrazas Altas, Colinas Bajas, Colinas Altas, Bosque de Montañas; además de áreas deforestadas, como también Cuerpos de Agua y Centros Poblados, totalizando una superficie global de 36'885,194 Ha.

Como se ha referido anteriormente, los bosques de la región son heterogéneos y cubren prácticamente el 100% de su superficie. Son bosques propios de la ecología de los trópicos húmedos, caracterizados por presentar una composición florística compleja, donde existen especies maderables que no están identificadas según sus propiedades físico - mecánico. Sin embargo, el contenido volumétrico es más uniforme, conteniendo en promedio 100 a 120 m³ de madera aprovechable por Ha.

Debido a la gran diversidad de especies que contienen los bosques, es que se presentan características diferentes de regeneración, así como distintas propiedades físico-mecánicas. Esto significa un amplio espectro de posibilidades de uso del bosque, así como también dificulta un adecuado manejo del bosque.

El aprovechamiento de los bosques está esencialmente sujeto a la fisiografía de los terrenos, clasificándose en dos grandes grupos: Bosques Aptos para la Extracción de Madera y Bosques No Operables. Entre los primeros, también denominados “bosques de producción” son aquellos que por las características del relieve de los terrenos que ocupan ofrecen condiciones de operatividad favorables para ser aprovechados en forma económica, permanente y sostenida mediante planes de manejo. Dentro de esta clase de bosques se reconocen 2 tipos fundamentales: Los bosques productivos Aluviales, y los Bosques Productivos de Colinas.

MAPA N° 07



b. Recursos Suelos

La agricultura tradicional en la selva se ha desarrollado a lo largo de sus principales y serpenteantes ríos y lagos (cochas). Este sistema tradicional aprovecha aquellos suelos más fértiles y localizados a lo largo de las terrazas aluviales recientes que son abonados en forma natural por la sedimentación periódica efectuada por las avenidas estacionales. No utiliza maquinaria ni fertilizantes ni productos químicos inorgánicos, resultando así una agricultura netamente de subsistencia o migratoria, es decir, ubicada al margen de una economía agrícola productiva.

El suelo de Loreto, se caracteriza porque sus suelos son muy ácidos producto de una fuerte descomposición (meteorización) del material litológico parental. El relieve es predominantemente escarpado, aunque los suelos son profundos y desarrollados.

Esta región edáfica comprende principalmente el flanco oriental boscoso de la cordillera andina que se adentra en el llano amazónico, como se aprecia en los gráficos referidos para el caso de Loreto, y también aparece en menor extensión en el área de Contamana donde existen algunos contrafuertes andinos a la altura de Contamana y cerros de Canchahuaya. Ocupan generalmente altitudes que varían entre los 500 a más de 2,200 m.s.n.m, lo que en el caso de la región Loreto los reduce a una extensión muy poco significativa (aprox. Un 3% de la superficie total).

En las áreas topográficamente aprovechables de estos suelos se vienen llevando algunos proyectos agrícolas, resaltando cultivos como el arroz, café, cacao, té, cítricos, caña de azúcar, palto, piña, papayo, plátano. Fuera de estas áreas de colonización que son estables, la agricultura tradicional es de subsistencia y migratoria.

Es importante resaltar también que de acuerdo a datos elaborados por INRENA (ONERN en 1985), la región Loreto presenta la características siguiente de capacidad de uso mayor de suelos:

A. Cultivo en limpio	540,000 Ha.	1.57%
C. Cultivo permanente	607,000 Ha.	1.76%
P. Pastos	2'229,000 Ha.	6.47%
F. Forestal	27'615,000 Ha.	80.14%
X. Protección	3'465,100 Ha.	10.06%

c. Recurso Agua

Uno de los principales recursos que tiene el departamento de Loreto son los ríos que se encuentra formando la cuenca de la amazonía peruana, que puede ser de aprovechamiento en la generación de energía, así como también las aguas subterráneas y como potencial recurso hídrico para uso agrícola. Lamentablemente, es poca la información técnicamente sobre el potencial hidroenergético de los principales ríos de la amazonía. En ningún caso se ha constatado la existencia de una Estación Hidrométrica debidamente implementada y operativa. Este tema debe ser prioritario para investigación que debe realizarse en la región. Se tiene conocimiento de algunos estudios realizado sobre batimetría del río Huallaga.

d. Recursos Hidrobiológicos

La fauna ictiológica de la amazonía peruana es considerada una de las más ricas del mundo debido a su potencial productivo y una biota heterogénea constituida por peces, reptiles, quelonios, etc., que le confiere a la región Loreto, en particular, una destacada participación socio-económica y científica.

Por otra parte, es importante resaltar aquí la extensa planicie de inundación que posee la región, estimada en 62,100 Km² y que comprende entre otros cuerpos de agua a la Reserva de Pacaya-Samiria. Esta vasta área, también denominada "Eco región de

Varzea e Igapos”, interconecta los sistemas de ríos de origen andino que corren de sur a norte (Amazonas, Ucayali, Marañón y Huallaga) con los de origen ecuatorial que corren de norte a sur (Putumayo, Napo, Pastaza, Tigre y Morona).

Por las características descritas, esta gran Varzea constituye el centro principal de la biodiversidad y productividad ictiológica de la región, así como también de gran parte de la amazonía peruana, al ser los ríos nominados importante colectores de una amplia red de drenaje al norte y sur el río Amazonas, a su vez receptor principal de toda la red hidrobiológica de la amazonía.

Un diagnóstico de la situación actual de la pesquería en la región nos muestra los siguientes datos: **736 especies de peces nativos e introducidos**, de los cuales el 85% corresponde a la región oriental de la red de drenaje del río Amazonas. Entre las principales especies cabe mencionar al boquichico, dorado, carachama, paiche, paco, gamitana, zúngaro, sábalo, tucunaré, acarahuazú, bagre. La captura de estas especies es en forma artesanal mayormente y se emplean en el consumo familiar y parte en el comercio local.

La presentación para el consumo de peces es al estado fresco, salpreso y seco salado. Especialmente de las especies dorado, boquichico, ractacara, yahuarachi y palometa. En cuanto a las zonas de mayor captura, en la región se distinguen hasta 155 sitios que pueden considerarse de mayor aptitud pesquera, siendo las más representativas las zonas de cuenca del río Ucayali debido a la presencia de gran número de cochas y lagos.

c. Recursos Hidrocarburos

Las exploraciones petroleras en las cuencas ubicadas en la llanura amazónica, y específicamente en la región Loreto, han sido objeto de mayor interés a partir de la década de los años 70', con importantes descubrimientos de hidrocarburos. Es así que la cuenca del Marañón ha producido a la fecha alrededor de 687 MMB de petróleo, encontrándose aún en una etapa inicial a madura. Los yacimientos de petróleo que corresponden a la cuenca del Marañón, ubicada entre los ríos Tigre y Pastaza y margen izquierda del río Ucayali, comprendiendo el área de la Reserva Pacaya - Samiria, se aprecia también la intensa actividad exploratoria a través de numerosos pozos. Sin duda, subsisten oportunidades de realizar nuevos descubrimientos de hidrocarburos en la Región.

En cuanto a la producción de petróleo, a nivel nacional se tiene un acumulado de 2,140 MMB de los cuales corresponden a la sub cuenca del Marañón (con 25 años de producción) un acumulado de 708 MMB, destacando en producción los lotes 8 y 1- AB operados por Pluspetrol S.A. y Occidental Peruana INC.

El recurso es extraído en 2 importantes zonas de Loreto en el sector del río Corrientes (Pava yacu, Capirona, Trompeteros) en campos operados esencialmente por Perú Petro, y en Andoas en del río Pastaza en campos operados por la occidental, en ambos casos el petróleo va por ramales secundarios hasta el Oleoducto Nor Peruano que se inicia en la localidad de San José de Saramuro y va hasta el puerto de Bayovar en el departamento de Piura, alcanzando una longitud total de 854 Km. dentro del ámbito de la región Loreto, el Oleoducto comprende una longitud de 325.6 km. desde la Estación de Bombeo N° 1 (San José de Saramuro) hasta el límite geográfico con el departamento de Amazonas (Prov. Alto Amazonas). Mientras que el Oleoducto Ramal Norte comprende una longitud de 252 Km. entre la Estación de Bombeo Andoas y la Estación de Bombeo N° 5 (Prov. Alto Amazonas).

d. Recursos Mineros Metálicos y No Metálicos

La conformación de las estructuras geológicas de la región Loreto define claramente la reducida disponibilidad de recursos mineros en escasa variedad y cantidad.

Dentro de dichas limitaciones de potencial, debe resaltarse el oro que se encuentra en bancos de arena de los cauces de los ríos Amazónicos que descienden de la Cordillera, tanto del Perú como del Ecuador. El oro generalmente se encuentra en forma de polvo, debido a la gran distancia que ha recorrido desde su afloración y desprendimiento en la Cordillera. En la región se han destacado algunos lugares de extracción (lavado) de oro aluvial en los ríos Tigre, Pastaza Morona y Marañón. Otro río destacado es el Putumayo, hoy invadido por extractores de Brasil y Colombia, que se viene trabajando con sistemas altamente mecanizados con dragas modernas que remueven el mismo lecho del río.

En cuanto a minerales no metálicos la situación es más favorable, encontrándose calizas en las afloraciones de las formaciones Sarayaquillo (Borja), Contamana y Vargas Guerra, algunos con posibilidades para producción de cemento. También existe afloramiento de mantos de arena cuarcífera que tiene cierta importancia en construcción y para un probable desarrollo de la industria de vidrio.

g. Recursos Energéticos

Los recursos energéticos en la región Loreto de mayor uso son los recursos petrolíferos y de leña. Se encuentran en fase experimental los recursos de energía solar e hidroeléctrica a escala esencialmente de núcleos familiares.

En relación al potencial hidroenergético a nivel regional, los ríos por su poca gradiente presentan pocas probabilidades para la generación en línea vertical, pero si puede existir captación de energía en pequeña escala mediante sistemas horizontales de generación. Al respecto, hay algunos proyectos que se vienen diseñando y que se explican en el informe sobre energía en la región.

Cabe desarrollar aquí el uso de recursos energéticos no convencionales, como es el caso de la energía solar y de combustión directa (leña). La generación fotovoltaica se presenta como la más promisoría a corto plazo para satisfacer demandas limitadas de electricidad en lugares remotos o rurales. Técnicamente consiste en la conversión directa de la energía radiante del sol en energía eléctrica mediante celdas o paneles especiales de captación solar.

Las características principales de estos sistemas es que no requieren de combustible, los paneles solares tienen una vida útil de 20 años y requieren de un mínimo de mantenimiento, además de proteger el medio ambiente.

En cuanto a la combustión directa, constituye el proceso más antiguo a través de la "leña". En la región Loreto el uso de leña tiene fines domésticos, artesanales e industriales tanto en el medio rural como en el urbano. En la selva este tipo de alternativa energética puede ser interesante, pero generando tecnología de manejo auto sostenido de los bosques naturales.

En este sentido, la productividad de las plantaciones forestales energéticas, estimadas con una eficiencia de conversión térmica de 70%, alcanza aprox. a 45x10 a la 6.0 kg/caloría/ha/año, es decir, un potencial energético similar a 28 barriles de petróleo.

e. Recursos Turísticos

Sin duda, en la región Loreto el principal recurso turístico está constituido por la inmensa biodiversidad que alberga la selva amazónica en sus diferentes ecosistemas, que particularizan las especies que se pueden encontrar en cada sub región.

Conjuntamente con este recurso sobresale la presencia del río Amazonas y su red hidrográfica que es una de las más complejas del mundo.

Loreto alberga muchas comunidades nativas, varias de las cuales tienen relación con las ciudades próximas a ellas caso de Iquitos que tiene a la comunidad nativa de San Andrés a orillas del río Momón y habitada por nativos Boras en una agrupación de unas 100 familias, siendo una de las más visitadas por los turistas.

Igualmente se tiene a las comunidades de Betania y la Florida pobladas también por nativos Boras, y otras relativamente cercanas a Iquitos como las comunidades Iquitos, Cocama o Cocamilla, Huitoto, Murui, Ocaina, Secoya y Yagua.

Otro atractivo turístico que se considera dentro de este marco general es la Reserva Nacional de Pacaya-Samiria (más de 2 millones de Ha.) ubicada entre los ríos Marañón y Ucayali, y los numerosos tributarios de los ríos Pacaya y Samiria en una extensa zona pantanosa. Esta gran Varzea constituye el núcleo de la producción ictiológica de la selva baja, ofreciendo innumerables atractivos turísticos entre los que se cuenta la pesca deportiva.

Por otra parte, las diversas ciudades de la Región (Iquitos, Yurimaguas, Nauta, Contamana, Requena), aparte de sus atractivos urbanísticos (arquitectura tropical con influencia europea de la época del caucho, su cercanía a los ríos principales, etc.), tienen festividades propias donde la atracción turística lo constituye el folklore típico por la música e indumentaria, que responden a la expresión nativa pura y al mestizaje de culturas que se afincaron en Loreto atraídas por la vorágine del caucho.

La gastronomía constituye otro atractivo para el visitante por la comida típica basada en yuca, plátano, palmito y el pescado de río, además de otros platos difundidos como el juane, cecina con tacacho, y otras comidas típicas.

En cuanto a la arquitectura original de Iquitos y otras ciudades constituye un legado plasmado en sus muros, arcos, frisos, molduras y barandas que hoy, en algunos casos, sobreviven como una muestra de un arte que se supo adecuar al clima y a la forma de vida de la época.

El producto turístico básico de Loreto es la Selva Amazónica con su inmensa red hidrográfica que alberga una rica flora y fauna, dando lugar a un medio ambiente que ofrece lugares paisajísticos de inimaginable atractivo. En el Mapa N° 07 se dan los sitios y áreas con potencial eco turístico de la Región Loreto. Elaborado por el IIAP.

El producto turístico de la región empieza por la ciudad de Iquitos que es el principal centro turístico-comercial de la amazonía peruana, su ubicación a orillas del río Itaya (Amazonas) y su buena infraestructura turística la hacen particularmente atractiva, más aún si en sus cercanías existen hermosos paisajes como el lago de Morona Cocha, el puerto de Bellavista, pequeños poblados de artesanos, agricultores, como Santa Clara, Santo Tomás, Puerto Almendra, Lago Rumo cocha, Lago Zúngaro cocha, que enmarcados por los ríos Amazonas, Nanay e Itaya, hacen posible la práctica de deportes acuáticos, pesca deportiva, playas para la recreación, complementándose estas actividades con la existencia de trochas para explorar la selva en áreas no disturbadas.

Adicionalmente, al interesante atractivo turístico que representa Iquitos, existen diversos sitios en la región que se dan en una larga relación con nombres, ubicación, distancias y características.

Como circuitos de interés tenemos el de Iquitos-Indiana, ubicado en la margen izquierda del Amazonas en una terraza media que presenta un bajial con acceso al río, ofreciendo un paisaje de particular belleza, su acceso es por vía fluvial en 0.45 hrs. en deslizador. Indiana también se une a la localidad de Mazán vía carretera de 5 KM. En este circuito es importante resaltar a Pebas que está ubicada en la margen izquierda del río Amazonas en una zona de colinas altas, está habitada por comunidades nativas Witotos, Boras y Ocainas, que emigraron del Putumayo en la época del Caucho, que confundidos con los colonos mestizos conforman un lugar de riqueza socio-cultural y paisajista; el acceso es por vía fluvial a 159 Km. desde Iquitos.

En síntesis el principal recurso turístico de la región Loreto es el Río Amazonas y la inmensa biodiversidad que alberga en sus diferentes ecosistemas. Este Departamento cuenta con la reserva Nacional más grande del país, Pacaya -Samiria, las reservas de Güeppi y de Allpahuayo Mishana. Además, comparte con otras regiones la reserva Nacional Cordillera azul.

Tabla N° 03. ATRACTIVOS TURÍSTICOS

N°	Destino Turístico	Ubicación	Dist			Cómo Llegar
			Km	Hr.	Min.	
I PROVINCIA DE MAYNAS						
1.1	Iquitos-Boca Río Amazonas	Confluencia del río Ucayali con el Marañón	103	2	30	Deslizador de 120 HP
1.2	Comunidad Padre Cocha	Padre Cocha	6		30	Carro, deslizador
1.3	Iquitos-Boca río Napo		84	2	10	Deslizador de 120 HP
1.4	Iquitos-Bellavista nanay		2		10	
1.5	Iquitos-Indiana-Mazán		54		45	Deslizador de 120 HP
1.6	Iquitos-CCNN San Andrés	Río Momon			30	Deslizador de 120 HP
II PROVINCIA DEL ALTO AMAZONAS						
2.1	Yurimaguas - Caserío Shucushyacu	Dist. Tnt. César López		2	0	Deslizador de 80 HP
2.2	Yurimaguas-lago Pucuna	Dist. Tnt. César López			45	
2.3	Yurimagua-Lago Rimachi	Dist. De Pastaza			45	Tiempo en Avioneta
2.4	Bosque Nacional del Pastaza	Provincia del Alto Amazonas				
III PROVINCIA DE Mca. RAMON CASTILLA						
3.1	Iquitos-Cabalcocha		374	6	0	Travesía en Motonave de 240 HP
3.2	Cabalcocha-Lago Cushillococha	Dist. De Cabalcocha		1	0	Deslizador de 25 HP
3.3	Iquitos-Pebas		159	3	0	Deslizador de 120 HP
IV PROVINCIA DE UCAYALI						
4.1	Iquitos Contamana	Dist. De Contamana				Avioneta Iquitos-Pucallpa-Contamana y por vía fluvial de 4 a 5 días
4.2	Contamana-Agua Calientes		22			
4.3	<contamana-Lago Chia Tipishca				20	
4.4	Orellana-Cerro de Canchahuaya	Dist. De Vargas Guerra	125			
4.5	Mirador del Barrio Jerusalem	Contamana				
4.6	Huaca San Salvador					
4.7	Lago Mahuizo Cocha					
V PROVINCIA DE REQUENA						
5.1	Iquitos-Requena	Río Ucayali	189	4	0	
5.2	Requena-Lago Avispa				20	
5.3	Iquitos-Reserva Nacional	4 Provincias				
VI PROVINCIA DE LORETO						
6.1	Iquitos-Nauta	Prov. de Loreto		2	50	
6.2	Nauta-Veinte de Enero	Río Marañón-Río Yanayacu			45	En deslizador de 150HP

Fuente: Dirección Regional de Turismo - 2004

MAPA N° 08



2.3 Caracterización social del Departamento

El departamento de Loreto según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 1993 reporta una población total de 736,161 habitantes, representando para el periodo el 3% en relación a la población nacional, habiéndose mantenido su crecimiento inter censal alrededor del 2,8% en las dos últimas décadas. A junio del año 2005 el INEI, proyecta una población de 943,807 habitantes, que equivale al 3.4% del total nacional; siendo la densidad poblacional de 2.6 habitantes por Kilómetro cuadrado.

2.3.1 Las Zonas de Pobreza

El departamento de Loreto de acuerdo al índice de pobreza editada por el MEF, se ubica en el onceavo puesto con 2.76, después del departamento de Piura y antes de San Martín.

Tabla No 04. Índice de pobreza por departamentos

Departamentos	Índice de Pobreza
Callao	0.05
Tacna	0.19
Madre de Dios	0.23
Tumbes	0.25
Moquegua	0.55
Ucayali	1.01
Ica	1.05
Pasco	1.29
Lambayeque	1.63
Arequipa	2.49
Lima	2.6
Piura	2.69
Loreto	2.76
San Martín	2.97
Cusco	3.88
Junín	4.64
Amazonas	4.98
La Libertad	5.79
Huanuco	7
Apurímac	7.18
Cajamarca	7.84
Ayacucho	8.32
Ancash	9.79
Huancavelica	10.12
Puno	10.7

Fuente: MEF- Nov. 2001. Hacia la búsqueda de un nuevo instrumento de focalización para la asignación de recursos destinados a la inversión social adicional en el marco de la lucha contra la pobreza.

2.3.2 Distribución espacial de la pobreza

Según el INEI - Encuesta Nacional de Hogares 2001-2002, la evolución de la tasa de pobreza reporta que el departamento de Loreto tenía el año 2001 el 70% de población en **pobreza absoluta** (aquellas personas con consumo menor a una canasta mínima de consumo total: Alimentos más otros bienes y servicios), superior al nivel nacional que era de 54.8%; en relación a la pobreza extrema (Aquellas personas con consumo menor a una canasta mínima de consumo de alimentos) del total de la población departamental el 47.2% se encontraban en esta condición, siendo a nivel nacional el 24.4%.

Tabla N° 05. Índice de Pobreza por distrito

Provincia	Distrito	Población	Índice pobreza por distrito
Alto Amazonas		153179	0.672
	Barranca	11841	0.07
	Balsa Puerto	13772	0.09
	Cahuapanas	10343	0.08
	Jeberos	3376	0.07
	Lagunas	13540	0.06
	Manseriche	9853	0.07
	Morona	1171	0.01
	Pastaza	17570	0.08
	Santa Cruz	4634	0.06
	Teniente Cesar López	5770	0.05
Yurimaguas	61309	0.04	
Loreto		66014	0.337
	Nauta	34813	0.07
	Parinari	8332	0.07
	Tigre	5439	0.07
	Trompeteros	6330	0.08
	Urarinas	11100	0.06
Mariscal Ramón Castilla		44229	0.272
	Pebas	12692	0.071
	Ramón Castilla	15467	0.065
	San Pablo	7745	0.074
Yavarí	8325	0.062	
Maynas		519,048	0.645
	Alto Nanay	2,524	0.07
	Belén	64,656	0.05
	Fernando Lores	19,231	0.06
	Indiana	17,346	0.06
	Iquitos	170,148	0.02
	Las Amazonas	14,235	0.06
	Mazán	15,652	0.07
	Napo	15,310	0.06
	Punchana	74,970	0.03
	Putumayo	10,046	0.07
	San Juan Bautista	105,490	0.05
	Torres Causana	6,758	0.06
Teniente Manuel Clavero	2,682	ND	
Requena		62927	0.57457
	Alto Tapiche	1995	0.06
	Capelo	4246	0.05
	Emilio San Martín	5051	0.06
	Jenaro Herrera	6071	0.05
	Maquía	8035	0.05
	Puinahua	5186	0.07
	Requena	23980	0.05
	Sapuena	3948	0.06
	Soplín	468	0.05
	Tapiche	919	0.04
	Yaquerana	3028	0.04
Ucayali		60982	0.2616
	Contamana	20771	0.04
	Inahuaya	2179	0.04
	Padre Márquez	8739	0.04
	Pampa Hermosa	4458	0.05
	Sarayacu	15155	0.05
	Vargas Guerra	9680	0.06

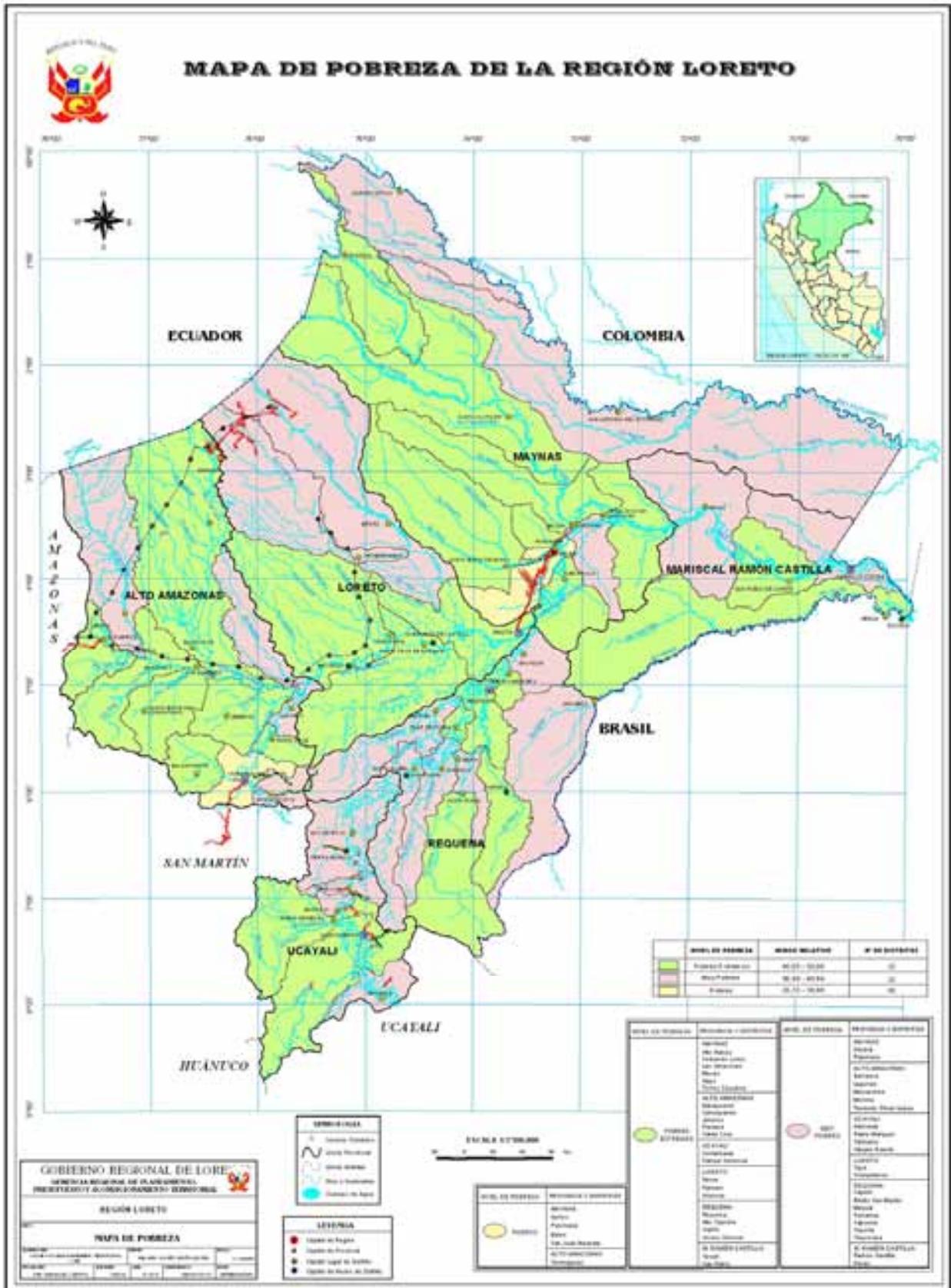
Fuente: MEF- Nov. 2001. Hacia la búsqueda de un nuevo instrumento de focalización para la asignación de recursos destinados a la inversión social adicional en el marco de la lucha contra la pobreza.

Para el periodo del 2002 la población en condiciones de pobreza absoluta representaba el 66.3%, alcanzando a nivel de país el 54.3%; y la población en extrema pobreza se redujo al 40.8%.

Las consecuencias de la pobreza son graves, particularmente la pobreza extrema. El gasto en alimentos representa proporciones mayoritarias del gasto total, de modo que la disponibilidad de recursos para la obtención de otros bienes y servicios es muy limitada, como por ejemplo útiles escolares y medicinas, generándose situaciones de vulnerabilidad agravada cuando el acceso (y la calidad) a los servicios públicos es deficiente.

Según el mapa de la pobreza que se adjunta, en general la población de Loreto se clasifica en muy pobres y pobres extremos, siendo los -Distritos de Balsa Puerto, Pastaza y trompeteros, Barranca, Cahuapanas, Jeberos, Lagunas, Nauta, Parinari, Tigre, Urarinas, Ramón Castilla, Pebas, San Pablo, Yavarí, Alto Nanay, Las Amazonas, Putumayo, Torres Causana, Puinahua los de Mayor extrema pobreza.

MAPA N° 09



2.4 Caracterización Económica Departamental: determinación de los Ejes de integración económica

2.4.1 La economía departamental

Históricamente, la economía del Departamento de Loreto estuvo orientado hacia actividades primarias y simultáneamente desarrolló un modelo extractivo de recursos naturales dirigido al exterior. Ello explica porque la bonanza pasajera de los llamados boom económicos del caucho, petróleo y la madera, no introdujeron mejoras sostenibles en la calidad de vida de la población. Aunque se observa una tendencia a abandonar este modelo, los cambios son aun poco significativos.

La innovación y la transferencia tecnológica propiciada por centros de investigación como la Universidad Nacional de Amazonía Peruana, el Instituto de Investigación de Amazonía Peruana y el Instituto Nacional de Investigación Agraria y Extensión, recién se ha puesto en marcha en los últimos años y aun no logra el impulso necesario que permita enlazar cadenas productiva para generar volúmenes exportables.

Tabla N° 06. Tasa de Crecimiento del PBI Departamental

PROMEDIO ANUAL
(1979 = 100.0)

PERIODOS	TASA
1970 - 1975	45.10
1975 - 1980	-24.90
1980 - 1985	-8.80
1985 - 1990	25.20
1990 - 1995	3.60
1996 - 2001	2.20

Fuente: INEI. PBI 1970 - 1995. GURI
GURI: Gestión Urbano Regional Inversión -
Loreto. MTCVC - DGDU

Informes de históricos del INEI presentan las variaciones del PBI regional, destacando el quinquenio 1970 - 1975 hay un importante crecimiento, explicado por el boom petrolero, que en ese momento vivía la región, producto de los nuevos pozos petroleros en explotación.

Para los años 1975 - 1980, se produce una reducción importante del PBI, los procesos de expropiaciones de las empresas por parte del Estado no estaban dando los resultados esperados, de un crecimiento sostenido.

Esta situación se refleja aun más en el año 1980 - 1985, cuando se restituye el régimen democrático, el PBI regional muestra cifras negativas. Encontrándose que en 1985 - 1990 algo se recupera, pero la tendencia sigue a la baja del PBI.

Para los años 1990 - 1995, el PBI regional es de 3.6%, después de un saneamiento económico promovido por el régimen anterior. Tal como puede observarse Gráficamente esta dinámica.

GRAFICO N° 01. PBI: TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO - Loreto



Fuente: INEI. PBI 1970 - 1995. Región Loreto.

Elaboración: Proyecto Gestión Urbano - Regional de Inversiones. Región Loreto. MTCVC - DGDU

El comportamiento histórico del PBI regional a nivel de país es bastante modesto, desde el año de 1995 que estaba en 3.6%, se mantiene la tendencia a la baja, según el Plan Estratégico de Desarrollo del Gobierno Regional es de 2.2%, tal como se indica anteriormente.

2.4.2 Estructura relativa de la producción

Si bien la Actividad Minera (por la existencia y explotación de hidrocarburos) se constituye en la principal actividad económica de la región contribuyendo en el período 1970 -1995 con un promedio anual aproximadamente el 50% del Producto Bruto Interno Regional, le siguen en orden de importancia el sector servicios con el 30% del PBI en promedio (Comercio, Alquileres, Servicios Gubernamentales y otros Servicios), y en cuarto lugar se encuentra el Sector Agropecuario con el 9% del PBI Regional (Ver tabla N° 05).

En los años recientes el sector agropecuario se muestra como uno de los sectores más dinámicos, presentando a diferencia del comportamiento modesto de los demás sectores, una tendencia de incremento positivo. Ello permite visualizar a largo plazo una salida del estancamiento; existiendo en el período de estudio (1970 - 1995), una tasa de crecimiento del 0.41% anual promedio como se muestra en la tabla.

Tabla N° 07. Tasa de Crecimiento PBI Sectorial Promedio Anual

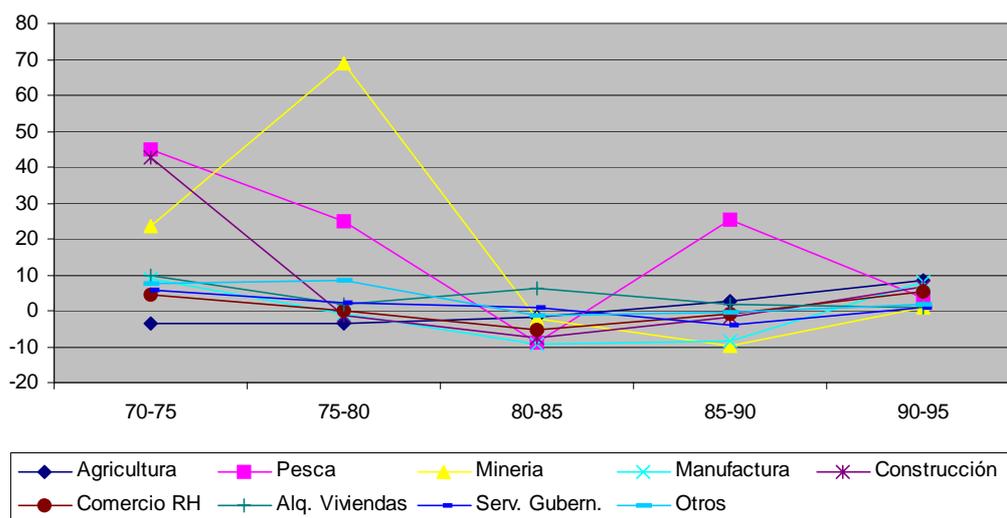
(Precios Constantes de 1979)

ACTIVIDAD	1970-1975	1975-1980	1980-1985	1985-1990	1990-1995	1995-2001
EXTRACTIVO	5,0	47,0	- 2,4	- 8,5	1,8	
Agricultura, Caza y silvicultura	- 3,4	- 3,4	- 1,7	2,5	8,5	12
Pesca	45,1	24,9	- 8,8	25,2	3,6	0,8
Minería	23,7	68,8	- 2,4	- 9,8	0,7	21,7
TRANSFORMACION	23,1	- 1,2	- 8,2	6,3	0,1	
Manufactura	8,4	- 0,9	- 9,5	- 8,3	7,9	11,4
Construcción	42,5	- 1,5	- 7,5	- 1,6	6,7	8,4
SERVICIOS	5,1	0,1	- 5,4	- 0,9	5,4	
Comercio, Restaurantes y Hoteles	4,6	- 0,1	- 5,4	- 0,9	5,4	18,2
Alquiler Vivienda	10,0	1,8	6,3	1,7	0,7	3
Servicio Gubernamental	5,8	2,2	0,8	- 4,1	0,7	8,4
Otros Servicios	7,5	8,4	- 1,5	- 0,5	2,0	16,1
Tasa de Crecimiento Promedio Anual	9,6	19,6	- 3,1	- 5,0	1,9	2,2

Fuente: INEI - Cuentas Regionales: Producto Bruto Interno 1970-1995

El análisis de la información regional de los Sectores Productivos, en función de los indicadores de crecimiento, permiten avizorar tendencias positivas en el comportamiento productivo, siempre y cuando se realicen inversiones orientadas a la infraestructura, que permita un apoyo efectivo a este sector con carácter prioritario para la Región. En el período de análisis el sector agricultura regional luego de una etapa de niveles de decrecimiento (período 1970 - 1985), pasa a tasas positivas, en los dos últimos quinquenios, aún por encima del promedio nacional.

GRAFICO N° 02 REGION LORETO TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PBI POR ACTIVIDAD ECONOMICA



Fuente: INEI - Cuentas Regionales: Producto Bruto Interno 1970-1995 - Región Loreto
Elaboración: Proyecto Gestión Urbano Regional de Inversiones - Región Loreto - MTCVC - DGDU

El INEI, estimó el PBI departamental para el año 2001 en 4,462 millones de Nuevos Soles, que convertidos a precios de 1994, significa 2,659 millones de Nuevos Soles, siendo en promedio el 2.2% del PBI real nacional equivalente a 120,513 Millones de Nuevos soles para el indicado año. En el cuadro siguiente se muestran dichas cifras en términos porcentuales la evolución del PBI y por sectores, las cuales presentan variaciones significativas, destacando los sectores Minero, comercio, restaurantes y otros servicios.

Tabla N° 08. PBI Sectorial, 1996 y 2001

(Estructura Porcentual)

Actividades	PBI 1996	PEA 1996	PBI 2001*
Agricultura, caza y silvicultura	9.3	3.4	12.0
Pesca	1.2	1.8	0.8
Explotación minas y canteras	46.5	0.9	21.7
Industria manufacturera	3.6	7.5	11.4
Construcción	10.4	2.5	8.4
Comercio, restaurantes y Hoteles	10.2	13.5	18.2
Alquiler de vivienda	2.4	3.5	3.0
Servicios Prod. Gubernamentales	3.0	3.9	8.4
Otros servicios	13.4	32.0	16.1

*Estimado

Fuente: Censo de Población y Vivienda 1997 y PBI Dptal. INEI 2002.

Para tener una percepción de la variación del PBI por sectores el análisis se describe seguidamente.

a) Agricultura, Caza y Silvicultura

Según el último Censo Agropecuario de 1994 (III CENAGRO), en Loreto existía 57.861 Unidades de Producción, compuestas de 77,786 parcelas con 891,138 Hectáreas en uso. La superficie agrícola constituía el 5.4% de la superficie total; de ella 3.8% correspondía a tierras de labranza, el 9.7% a cultivos permanentes y el 0.9% a cultivos asociados. De la superficie no agrícola, el 94% ocupan montes y bosques y apenas el 0.6% pastos naturales. Dicho censo determinó que la superficie utilizada con fines agropecuario era de 3'216,056m Has, habiéndose incrementado casi 16 veces (1,579%). Antes del censo anterior (1972). Transcurrido una década desde 1994, es de suponer que esta superficie ha crecido otro tanto.

La agricultura se caracteriza por ser migratoria, con escasa o nula utilización de insumos químicos y mediante el uso de tecnología tradicional. En las zonas bajas sin embargo la agricultura es estacional, debido a que solo puede aprovecharse en épocas de vaciante. La agricultura migratoria se explica por sí sola, porque los suelos se agotan rápidamente sus nutrientes, de ahí su escasa rentabilidad.

Entre 1990 y 2003, el Sector Agrícola tuvo un comportamiento creciente, partiendo de un nivel casi estacionario entre 1990 y 1994 e iniciando en 1995 una tendencia creciente impulsada por mayores siembra de yuca, plátano y caña de azúcar, tendencia que conservó su dinamismo hasta 1998, cuando disminuyó el ritmo de producción de plátano y yuca; y tomó mayor impulso la de caña de azúcar, arroz, principalmente maíz amarillo duro. Los cultivos mencionados (Arroz, Yuca, Plátano, Maíz Amarillo y Caña se Azúcar revisten importancia regional y en el caso del arroz también en el ámbito nacional. Otros cultivos con menor importancia relativa pero conocidos por ser cultivos de la zona son: Palma aceitera, Limón, Frijol Caupi, Pijuayo, Humarí, Aguaje, Piña, Cocotero.

La superficie de arroz se incrementó de 23.5 mil a 33.6 mil has. en los últimos diez años, así mismo la de maíz amarillo de 26,2 mil a 32.6 mil has. y yuca de 19.3 mil a 35.9 mil has.

En Loreto, la producción agrícola solo se destina al auto consumo y abastecimiento interno sin generar excedentes para el comercio exterior, solo se exporta productos silvícola. Habiendo algunos intentos por fomentar los cultivos de plantas y frutales nativos como el Pijuayo y el camu camu. Así mismo en tiempos recientes se observa creciente interés en el cultivo de flores y follajes tropicales. La actividad pecuaria en Loreto se orienta a la crianza de aves, cerdos, vacunos, búfalos y ovinos, sobre saliendo la actividad avícola. Entre los años 1990 y 1994, se produjo en promedio 5,146 TM de carne; de 1995 a 1999 6,723 TM; y del 2000 al 2003, siendo en promedio la producción de 10,389 TM.

Sector Pesquero

Su contribución al PBI regional es del 0.8%, no obstante los productos de consumo humano es importante, al parecer las cifras registradas no son las adecuadas, del mismo modo este sector tiene importancia porque genera valor agregado, la exportación de peces ornamentales.

En cuanto a flota pesquera e infraestructura de acopio se tiene, alrededor de 5,000 canoas para la pesca de autoconsumo, unos 200 botes con motor fuera de borda de 9 a 40 Hp. con capacidad para 200 a 3,000 Kg. y barcos pequeños congeladores provistos de cajas isotérmicas y motores de centro de hasta 210 Hp. que constituyen lo que sería la flota comercial.

Las artes y aparejos de pesca se diferencian según el tipo de pesquería. En la de autoconsumo se utiliza la tarrafa, farpa, lanza, arpón y flecha, además de los “tapajes” de caños que es un sistema totalmente irracional; mientras que en la pesca comercial se utilizan redes honderas, gamitanera, paichiteras y arrastradoras. Por otra parte, en lo que respecta a infraestructura, no existe en la zona instalaciones para el acopio, conservación y comercialización de productos pesqueros que faciliten el desarrollo de la actividad pesquera comercial y permitan mantener un stock constante para atender el mercado.

Esta ausencia se suple con la presencia de pequeñas organizaciones de tipo artesanal que procesan los productos al curado, seco salado, ahumado, ensilado, etc., para lo cual se ubican en las márgenes de los ríos Putumayo, Bajo Amazonas, Mazán, como los sitios estratégicos desde donde se abastece el consumo a nivel de Iquitos y zonas fronterizas.

Tanto en pesca para consumo como en ornamentales las diversas especies están expuestas a explotación indiscriminada. No se tiene conocimiento de investigaciones sobre la capacidad de soporte de los ecosistemas biológicos, por lo mismo que se carece de planes de manejo. En la región existen gremios de pescadores artesanales a través de los cuales bien se puede hacer labor técnica para manejo y aprovechamiento racional de la pesca.

Asimismo, se cuenta con registros de personas naturales y jurídicas que desarrollan la acuicultura que son los “Acuarios Autorizados”, casi todos instalados en Iquitos, a través de los cuales se puede organizar una labor de investigación técnica- científica y elaborar planes de manejo para la pesquería, donde indudablemente se incluyen los aspectos de la calidad del agua que, como ya se ha mencionado vienen experimentando serios niveles de contaminación.

Sector Explotación Minas y Canteras

Es sector que muestra mejor comportamiento del PBI regional, se explica por la explotación del Petróleo, debe indicarse que aun su retracción productiva, sin embargo alivia con la subida del precio a nivel internacional.

Sector Comercio, Restaurantes y Hoteles

Es otro de los sectores que viene presentando un crecimiento sostenido, en estos últimos años el PBI está en el 18.2%. La actividad comercial es el soporte del sector. En estos últimos años la inversión en servicios de hotelería y servicios de restaurantes en la región es considerable.

Los otros sectores sin desmerecer su importancia presentan un comportamiento estable, la industria manufacturera (11.4%), el sector construcción (8.4%), etc.

Áreas Diferenciadas por tipo de producción

A partir del estudio de las potencialidades productivas realizado para las diferentes provincias, de la región se determinó las siguientes áreas diferenciadas.

a. Áreas Diferenciadas por tipo de producción

La producción más importante de la región está concentrada en las provincias de Maynas y Alto Amazonas y en menor proporción en Ucayali. La provincia de Loreto es la primera productora de petróleo, sin embargo no se deja sentir su desarrollo, presenta niveles de pobreza significativas, a nivel regional, se ubica en último lugar, debido a que practica actividades agrícolas de subsistencia y extracción forestal cuya producción es registrada en Iquitos, debido a que el permiso lo obtienen en dicha localidad.

Esto se debe a que la distribución de los ingresos obtenidos por el canon⁴ los cuales y de acuerdo a Peru Petro han sido distribuidos de la siguiente forma:

Gobierno Regional	52%
Consejos Municipales	40%
Universidad Nacional de la Amazonía Peruana	5%
Instituto de la Amazonía Peruana	3%

De los ingresos obtenidos por el gobierno regional, actualmente más del 50% se dirigen a pagar gasto corriente. Cuando existía el CTAR, según el estudio de Grández 2002⁵, el Canon se destino principalmente a pagar y mantener la carretera Iquitos-Nauta.

La provincia de Maynas abarca la mayor superficie regional (34.8%) y una superficie agrícola (36.7%), es la provincia que registra mayor uso del área agrícola respecto del resto de provincias de Loreto, principalmente en los distritos de Iquitos, Indiana, Fernando Lores y Napo. De igual manera es el mayor productor de ganado porcino (37.5% del total regional) y ovino (53.9%) y el segundo en ganado vacuno (32.1%). Es la segunda zona de explotación forestal después de Contamana y Requena y primera zona en extracción de fauna silvestre que abastece los mercados regional, nacional y externo.

En Iquitos, la disponibilidad de energía eléctrica favorece su condición de principal centro industrial del departamento, destacando el aserrío de madera, Enchapada, contra chapada, etc. además de concentrar los mayores volúmenes de madera para los mercados nacional e internacional.

La provincia de Maynas y su capital Iquitos es el principal mercado al cual se destina el mayor volumen de la producción regional, se debe a la concentración de servicios, a la población consumidora que concentra y por el desarrollo de actividades como el turismo receptivo que dinamiza los servicios de hoteles y restaurantes, el comercio, la industria manufacturera, la pesca, los servicios públicos de comunicaciones, agua, energía, transporte, etc. además del acceso al financiamiento que brindan las entidades bancarias y otras potenciales actividades complementarias.

La provincia de Alto Amazonas sobre todo la zona sur está estrechamente ligada a la región norte del país por carreteras principalmente con la Región San Martín (Tarapoto), constituye una zona con relativo dinamismo regional, favorecido por su ubicación geoestratégica; ocupa el tercer lugar en superficie territorial y segundo en disponibilidad de tierras de uso agrícola, siendo sus principales centros productores los distritos de Yurimaguas, Balsa puerto, Teniente César López y Manseriche. Es principal productor de ganado vacuno, segundo de ganado porcino y cuarto de ganado ovino.

Por otro lado, es el tercer productor de madera rolliza que además canaliza la producción proveniente de la cuenca del Huallaga. Su principal centro de comercio es Yurimaguas, seguido de Balsa puerto, Puerto América y Barranca. La zona norte de la provincia es mas pobre.

La provincia de Ucayali, es la provincia con menor extensión territorial y la tercera en disposición de tierras agrícolas. Es la principal productora de madera rolliza en la región, constituyendo la explotación forestal principal generadora de ingresos.

⁴ Según el artículo 77° de la constitución: “..Canon es una participación adecuada del total de ingresos y rentas obtenidas por el estado en la explotación de los recursos naturales en cada zona. Corresponde a PERUPETRO S.A. sumir el pago del canon y sobrecanon a los beneficiarios”. Ver Ley del Canon. N° 27506, del 10.07.2001 y su reglamento D.S. 005-2002-EF.

⁵ Petróleo, Canon y Presupuesto Público Regional. Colegio de Economistas de Loreto. Eco. Roger Grández R{ios, 2002.

Las principales zonas productoras agroforestales se ubican en Contamana, Sara yacu y Pampa Hermosa. Se indica que las maderas finas Caoba y Cedro ya no se encuentran en cantidad suficiente para sostener la actividad. Es necesario que la actividad forestal también considere el posible uso de las maderas blandas, otros países como Brasil han desarrollado tecnología para el aprovechamiento de estas maderas. En cuanto a crianzas esta ubicado en el tercer lugar en la producción de ganado vacuno, porcino y ovino. También existe actividad industrial en menor escala. La ciudad de Contamana es el principal centro de comercio de la provincia.

Las provincias de Requena, Loreto y Ramón Castilla, no son muy importantes en producción agrícola o forestal, sin embargo, Requena se constituye en una de las zonas más propicias para el desarrollo del cultivo del Camu-Camu, el desarrollo turístico (cercanía a la Reserva de Pacaya - Samiria) y la pesca. Las principales zonas productoras de Loreto son: Nauta, Urarinas y Parinari (petróleo). Las principales zonas de producción de la provincia de Ramón Castilla son: Pebas, Ramón Castilla y San Pablo. Esta última provincia se especializa en pesca.

Tabla N° 09. Áreas de Especialización Productiva por Sub Espacios y Cuencas

Provincias	Cuencas	Agrícola	Pecuario	Industria	Turismo	Mínero	Pesca
Alto Amazonas	Río Huallaga	X	X	X	X	X (1)	X
Loreto	Río Marañón	X		X	X	X (1)	X
Mariscal Ramón Castilla	Bajo Amazonas	X		X	X		X
Maynas	Río Amazonas	X	X	X	X	X (2)	
Requena	Bajo Ucayali	X		X	X		X
Ucayali	Río Ucayali	X		X	X		X

(1): Hidrocarburo, Pastaza, Tigre y Corriente

(2): No metálicos, Canteras

En el departamento de Loreto, la realidad geográfica y las aptitudes de las zonas productoras con características muy parecidas, agricultura (arroz, maíz, yuca etc.) Pecuario (crianza de animales menores cerdos, aves y ganadería), Industria (centralizada en Iquitos y Yurimaguas), turismo (Iquitos, Yurimaguas), Mínero (petróleo Pastaza, Tigre y Corriente), Pesca (consumo fresco y seco salado). Para la identificación se tuvo en cuenta la información estadística de producción para cada una de las zonas (provincias).

El orden de importancia de las áreas de especialización productiva, se basó en las características productivas de las zonas, la concentración de servicios y otros elementos que forman parte de la economía regional al interior de las provincias.

Por las características fisiográficas sustentadas, en la amazonía es difícil tener zonas o áreas de especialización. Así por ejemplo un determinado cultivo (camu camu), lo tenemos en las orillas de los ríos de agua negras las cuales existen en todas las zonas provinciales; localmente junta a las quebradas y lagos. En el caso de la extracción de madera, aquí el tema se desarrolla teniendo en cuenta zonas de producción y la ubicación de manchales.

b) Área diferenciada por servicios a la producción.

De acuerdo a la configuración del departamento, es posible la conformación de área diferenciadas sobre la base de los servicios que prestan al sector producción. Coincidentemente las ciudades capitales de la provincias se ubican en las principales cuencas de los ríos, en ella se concentran los servios de apoyo a la producción.

Así tenemos a Iquitos concentra los servicios al sector terciario y secundario, ubicado a orillas del río Amazonas - Itaya.

En la zona de Alto Amazonas (Yurimaguas) ubicada en la Cuenca del río Huallaga, brinda servicios al sector secundario y primario (aserraderos, Molinos, Centros de Acopio, etc)

Área del río Ucayali, se encuentran las localidades de Contamana y Requena, como los centros servicios al sector primario (molinos y centros de acopio, aserraderos y ambos se cuentan con servicio portuario.

En las cuencas del río Napo (Santa Clotilde - Cabo Pantoja), estos tienen escaso servicio de apoyo a la producción. La producción primaria se traslada hasta la ciudad de Iquitos.

Tabla N° 10. Áreas de Especialización Productiva, por Orden de Importancia

Cuenca/Provincia en orden de importancia	Producción en Orden Importancia.	Grado de import. Provincial.	Grado de importan. Deptal	Mercado Princ. de destino
Río Amazonas / Maynas	Servicios	1°	1°	Dep., nac. E Inter.
	Mercadería	2°	1°	Departamental
	Industria	3°	1°	Local
Río Huallaga / Alto Amazonas	Productos	1°	2°	Local, deptal. Nac.
	Servicios	2°	2°	Local
	Comercio	3°	3°	Local
Río Ucayali / Requena	Productos	1°	4°	Local, depart.
	Servicios	2°	5°	Local
	Comercio	3°	4°	Local
Río Marañón / Loreto	Productos	1°	6°	Local, depart.
	Servicios	2°	6°	Local
	Comercio	3°	3°	Local
Río Ucayali / Ucayali	Productos	1°	2°	Dep., naci.
	Servicios	2°	3°	Local
	Comercio	3°	6°	Local
Río Amazonas / Mariscal Ramón Castilla	Productos	1°	5°	local, intern.
	Servicios	2°	4°	Local
	Comercio	3°	5°	local.

Fuente: Plan Macro Regional - 2001. GRL

El área diferenciada de la cuenca del Río Tigre, comprende a Villa Trompeteros, no cuenta con servicio de apoyo a la producción, se tiene que trasladar a Iquitos y Nauta. Es un corredor de servicios utilizado por las empresas que realizan actividades de explotación de petrolera de donde se transporta crudo a la Refinería de Iquitos.

La Cuenca Amazónica, constituyen un sistemas ramificado de comunicación que facilitan el acceso a todos los centros poblados, convirtiéndose en medios obligados para el transporte y abastecimiento de productos e insumos necesarios para el desarrollo de diferentes procesos productivos. Dado los escasos niveles de desarrollo de la infraestructura vial terrestre, los ríos se constituyen en el medio obligado de transporte.

Principales Centros de Acopio

Consecuencia de los flujos comerciales de la región, se tiene que los principales centros poblados se implementaron centros de acopio por excelencia para la comercialización (venta y abastecimiento). Ello condicionará la localización de la infraestructura portuaria, la cual por cierto se encuentra en pocas localidades.

Es importante señalar que los actualmente denominados centros de acopio no reúnen las características necesarias de infraestructura, como puertos con servicios y equipamiento adecuados, almacenes con equipamiento especializado según tipo de producto manipulado, centros de conservación y refrigeración para productos hidrobiológicos y cárnicos (vivos o beneficiados), centros de eviscerado, plantas de secado para productos forestales, equipos de carguío y otros servicios especializados indispensables para la preparación comercial a nivel del productor, permitiendo mejorar su participación de los beneficios que el mercado ofrece a los distintos agentes económicos.

Tabla N° 11. PRINCIPALES CENTROS DE ACOPIO A NIVEL REGIONAL

PROVINCIA	DISTRITOS	SERVICIOS INFRAESTR.	CANALES COMERC.	PRODUCTOS-SERVICIOS OFERTADOS (*)
Maynas	Iquitos	Regular	L - R - N - I	A - P - F - H - I - C - T - Hs - R - AA
	Indiana	Mínima	L - P.	A - P - F - H - AA
	Fdo. Lores	Mínima	L - P.	A - P - H - AA
	Napo	Mínima	L - P.	A - P - H.
	Punchana	Mínima	L - P.	A - P - H - AA
	Mazán	Mínima	L - P.	A - P - H.
A. Amazonas	Yurimaguas	Regular	L - P - IP - IR	A - P - F - H - I - C - AA
	Balsa Puerto	Mínima	L - P.	A - P - F - AA
	Manseriche	Mínima	L - P - IR	A - P - F
	T.Cés.López	Mínima	L - P.	A - P - F.
	Pastaza	Mínima	L - P.	A - P - F
	Lagunas	Mínima	L - P.	A - P - F
	Santa Cruz	Mínima	L - P.	A - P - F
	Barranca	Mínima	L - P.	A - P - F
	Jeberos	Mínima	L - P.	A - P - F
Loreto	Nauta	Regular	L - IP	A - P - F - T - H - AA
	Urarinas	Mínima	L - P.	A - P - H
	Tigre	Mínima	L - P.	A - P - H
Ucayali	Sarayacu	Mínima	L - P.	A - P - H - AA
	Contamana	Mínima	L - P - IR	A - P - H - AA
	P. Hermosa	Mínima	L - P.	A - P - H - AA
	Varg. Guerra	Mínima	L - P.	A - P - H
Ram. Castilla	R. Castilla	Mínima	L - IP - IR	A - P - H - T
	Pebas	Mínima	L - IP	A - P - H
	San Pablo	Mínima	L - IP	A - P - H - AA
Requena	Requena	Mínima	L - IP	A - P - H - AA
	Maquia	Mínima	L - P.	A - P - H - AA
	E.S.Martín	Mínima	L - P.	A - P - H - AA
	G. Herrera	Mínima	L - P.	A - P - H - AA
	Saquena	Mínima	L - P.	A - P - H

Fuente: Aspectos Productivos de la Región Loreto. Proyecto GURI. Región Loreto.
 Proyecto Gestión Urbano Regional de Inversiones. Región Loreto. DGDU - VMVC - MTC.
 Fuente: Aspectos Productivos de la Región Loreto. Proyecto GURI. Región Loreto.

(*) NOMENCLATURA

A.	Agrícolas	C.	Comerciales	L	Local
P.	Pecuarios	T.	Turísticos	R	Regional
F.	Forestales	Hs.	Hospedaje	N	Nacional
H.	Hidrobiológico	R.	Restaurantes	I	Internacional
I.	Industriales	AA.	Almacenes	P	Provincial
				IP	Interprovincial

Elaboración: Proyecto Gestión Urbano Regional de Inversiones. Región Loreto. DGDU - VMVC - MTC.

La comercialización de productos provenientes de los diferentes procesos productivos regionales, ocupa un lugar destacado en el conjunto de problemas a resolver, sobretodo en lo referente al abastecimiento de insumos, para los procesos que adolece de deficiencias que no permite garantizar un flujo adecuado de productos de acuerdo a la demanda interna y al fomento de las exportaciones.

Esta característica del problema ha determinado que los principales centros poblados se constituyan en principales centros de acopio relativamente “acondicionados” con infraestructura, donde se realizan servicio-función comerciales básicos que facilitan la relación compra-venta entre productores y consumidores.

Sin embargo, una limitante central es la reducida infraestructura de acopio y almacenamiento existentes, que se concentra en Iquitos, Yurimaguas y adicionalmente en otras localidades, pero todas equipadas precariamente (obsoletas), debido fundamentalmente a la falta de energía que permita operar almacenes con sistemas de conservación y refrigeración, indispensables en medios con elevadas temperaturas. Actualmente transferido por Bienes Patrimoniales al Gobierno Regional de Loreto.

c). Areas diferenciadas por su dinamismo

El contexto socio-económico más importante corresponde a la provincia de Maynas que concentra a más del 55% de la población del departamento y tiene en la ciudad de Iquitos a la capital departamental. Que constituye el principal centro administrativo económico, financiero, comercial y de infraestructura productiva y de servicios. Esta característica le otorga un rol centralista del cual dependen todas las demás provincias y distritos del departamento. En este contexto se han definido las zonas diferenciadas siguiente:

a1) Área Diferenciada Nauta - Requena,

son los principales mercados que oferta y/o demanda el mayor volumen de todos lo bienes y servicios generados en el departamento e importados de Lima y otros lugares del Perú, Brasil, Colombia y Estados Unidos principalmente.

Su radio de acción inmediato está conformado por los distritos de Punchana Indiana, Mazán, Alto Nanay y Fernando Lores de la Provincia de Maynas; Nauta y Parinari de la provincia de Loreto; Sapuena y Bagazán, Jenaro Herrera y Requena.

La relativa cercanía y la existencia de medios de transporte permiten una fluida relación de ida y vuelta, en base a la compra-venta de productos agropecuarios como arroz cáscara, maíz, yuca, frutos tropicales, papaya, plátano en sus distintas variedades, palta, piña, naranja, etc. pescado en todas sus formas, animales menores como aves y cerdos, carne de monte, maderas, hierbas medicinales, etc. transportados a Iquitos para su intercambio en los mercados de abastos y puertos de desembarque.

Este proceso de comercialización permite la participación de diversos agentes económicos o de intermediación, hasta que el producto llegue al consumidor final, como son los productores, compradores de río, “regatones”, transportistas de río, estibadores y rematistas de puerto, transportista del puerto al mercado de transacción, intermediarios mayoristas y minoristas, dependiendo del producto motivo de transacción, intervenciones que agregan costos y encarecen el precio al consumidor final.

Los servicios – funciones comerciales son complementados por los agentes económicos que llegan a Iquitos, quienes adquieren diversos productos para comercializarlos en los mercados distritales del interior, como azúcar, fideos, aceites, harinas, golosinas, licores, confecciones, zapatería, artículos ferreteros, combustible, productos químicos, fungicidas, pesticidas, alimentos balanceados, instrumentos y/o herramientas de trabajo, contratación de mano de obra para diversas labores productivas, etc. además de utilizar servicios de hotel, restaurante, transporte, etc. durante su estancia en la ciudad.

Esta relación de ida y vuelta, constituye parte importante de la dinámica productiva-comercial, que Iquitos mantiene con todos los lugares donde provienen flujos de personas y productos, según la especialización productiva de cada espacio. De igual manera, el turismo al interior del departamento tiene como punto de partida y llegada la ciudad de Iquitos, en donde se ubican casi el 100% de los servicios de hotelería, restaurante, agencias de viaje, transporte, información, aeropuerto, etc.

a2) Area Diferenciada Contamana (Pucallpa)

Un principal contribuyente a la dinámica comercial regional es la provincia de Ucayali por intermedio del distrito de Contamana, quien mantiene vínculos comerciales intra y extra departamento; al interior de la provincia con los distritos de Capelo, Tapiche, Maquía, Sarayacu, Vargas Guerra, Inahuaya y Pampa Hermosa; al interior del departamento con Requena principalmente e Iquitos esporádicamente; y al exterior, con ciudades importantes del departamento de Ucayali.

Al interior de la provincia las relaciones son de intercambio y productos agrícolas, aves, cerdos, maderas, frutas, pescado en todas sus formas, carne de monte, etc. buscando satisfacer la demanda interna hasta completar la canasta local de productos. Los excedentes complementados con productos provenientes de Ucayali y Huánuco) papa y cereales, ofertados en Iquitos. La relación se complementa con alguna compra importante o gestiones que justifiquen el alto costo de los desplazamientos y estadía en Iquitos.

La mayor relación comercial se realiza con el departamento de Ucayali, a donde se llevan productos forestales, pescado en todas sus formas y algunos excedentes agrícolas. En contrapartida se importan alimentos provenientes de la industria, licores, confecciones, artículos ferreteros y de construcción, etc. en volúmenes que permiten satisfacer la demanda interna. También existen flujos permanentes de ida y vuelta de pasajeros.

a3) Area Diferenciada Pucallpa

La mayor relación comercial se realiza con el departamento de Ucayali, a través de Pucallpa a donde se llevan productos forestales, pescado en todas sus formas y algunos excedentes agrícolas. En contrapartida se importan alimentos provenientes de la industria, licores, confecciones, artículos ferreteros y de construcción, etc. en volúmenes que permiten satisfacer la demanda interna. También existen flujos permanentes de ida y vuelta de pasajeros.

a4) Área Diferenciada Caballo Cocha – San Pablo – Pebas

Los distritos de Caballo cocha, San Pablo y Pebas de la provincia de Ramón Castilla, conforman un espacio productivo que mantiene relaciones comerciales internas con la ciudad de Iquitos (principalmente). El nivel de relación externo (entre algunos productos la comercialización de peces), formal o no, se realiza con el centro poblado de Leticia perteneciente a la república de Colombia, del cual se importan diversos productos de manufactura colombiana.

La relación con Iquitos es de aprovisionamiento de productos combustibles, confecciones, combustible, artículos ferreteros y de construcción, repuestos, equipo de pesca y navegación, motocicletas, motores, etc. Por otro lado, el flujo inverso provee a Iquitos de pescado seco salado y salpreso, peces ornamentales, productos forestales, frutas y productos

manufactureros provenientes de Colombia. El flujo de pasajeros es permanente, tanto de ida como de retorno.

Estos tres corredores: Iquitos-Nauta-Requena; Requena-Contamana y Pebas-San Pablo-Caballo cocha, conforman el eje central con mayor nivel de integración, tanto desde el punto de vista del flujo permanente de productos y personas, como de integración de los espacios que conforman las provincias de Maynas y Ramón Castilla por el Este, Maynas, Loreto y Requena por el sur y en menor medida Maynas y Ucayali por el Sur Oeste.

a5) Área Diferenciada Alto Amazonas

La provincia de Alto Amazonas presenta tres sub cuencas claramente definidos, no integrados entre sí y bastante separados del centro Iquitos. Esta situación ha generado la necesidad de que cada distrito busque su propia opción de integración espacial, para tentar el desarrollo de sus actividades productivas y comerciales.

La Primer Sub cuenca esta conformado por los distritos de Yurimaguas, Jeberos y Balsa puerto, quienes incorporan en su dinámica comercial y de servicios a las localidades de Lagunas, Santa Cruz y teniente César López. Este ámbito mantiene mayor relación comercial con provincias pertenecientes al departamento de San Martín en base a la compra de arroz pilado, productores ferreteros y de construcción, etc. y la venta de productos agrícolas, frutas, pescado seco salado, productos forestales, carne de monte, etc.

De igual forma, existe regular de entrada y salida de pasajeros, siendo la relación con Iquitos bastante intermitente y se da a través de los flujos provenientes de Manseriche por el río Marañón que se comunica directamente a la ciudad de Yurimaguas e Iquitos.

La segundo cuenca esta conformado por los distritos de Manseriche y Barranca, quienes integran elementales términos de intercambio con los distritos de Morona y Cahuapanas, proveedores de madera, frutas, pescado, yuca, etc. y consumen productos industriales provenientes del departamento de Amazonas, principal abastecedor, con quién se intercambian los mayores flujos. La relación con Iquitos se realiza principalmente través de la ruta Borja-Parinari hasta Nauta.

La tercer cuenca esta conformado por las cuencas de Pastaza y Morona y su afluentes, espacio que mantiene relaciones con San Lorenzo, Yurimaguas y esporádicas con Iquitos través del tramo correspondiente al Marañón y Huallaga.

a6) Área Diferenciada Fronteriza

Esta cuenca de frontera esta conformado por dos sub cuencas productivas (con Colombia y Brasil) y una zona de servicios con Ecuador:

Una Importante Sub cuenca de Frontera es GUEPPI (Frontera con Colombia) relativamente desarticulado con la economía regional, corresponde a la cuenca del río Putumayo, desde le GUEPPI, Puerto Arturo, El Estrecho, San Salvador y Yaguas, comunicando en todo el trayecto a pequeños asentamientos o puertos, todos correspondientes al ámbito del distrito de Putumayo de la provincia de Maynas.

Estos asentamientos sólo mantienen vínculos de intercambio productivo o comercial "permanentes" entre sí, a partir el desarrollo de actividades como la agricultura en pequeña escala, pesca, extracción de oro y productos de frontera colombianos, a quienes se exporta principalmente pescado en todas sus formas, incluso fresco, debido a que ellos cuentan con centros de acopio adecuadamente equipados para preservar el productos e inclusive transportarlo a importantes ciudades de Colombia. Los términos de intercambio como es el Peso y la modalidad es el "enganche" o habilito.

Una segunda Sub cuenca de Frontera es la conformada por el Río Yavarí: que incorpora a los centros poblados de Ramón Castilla, Islandia, San Francisco, Paraíso, Santa Teresa, vista alegre, San Juan, Boca Yavarí-Mirí y Buena vista del distrito de Yavarí de la provincia de Ramón Castilla

y los centros poblados de Colonia Angamos, Nueva Alejandría, San Juan, Bolognesi, etc. en el distrito de Yaquerana de la Provincia de Requena.

Los vínculos productivos - comerciales se realizan entre sí con Cabaloccocha, San Pablo y Pebas, mercados naturales en territorio peruano. Por otro lado, los mayores términos de intercambio se realizan con mercados pertenecientes a Brasil como Tabatinga y Leticia en Colombia. Los flujos comerciales son relativamente permanentes en base, a productos como pescado seco salado y fresco, carne de monte, etc. exportados por la parte peruana. Las importaciones de Brasil, corresponden a productos industriales como: conservas, jugos y néctares enlatados, azúcar, aceite de soya, confecciones, instrumentos de trabajo, etc. Las transacciones comerciales son en moneda Brasileña (Real).

La presencia de nuevos centros poblados de creciente colonizaciones como Nuevo Pevas, Alto Monte de Israel, Nueva Jerusalén, San Pedro, Santa Rosa Nueva Alejandría; pertenecientes a la congregación israelita, viene aportando a la producción de la zona, a través de sus prácticas agrícolas y pecuarias.

Las áreas diferenciadas se han seleccionado de acuerdo con la concentración de la población, servicios básicos, infraestructura de apoyo a la producción y de los flujos económicos, las mismas que están localizadas a lo largo de los principales ejes de articulación espacial conformados por los ríos: Ucayali, Huallaga, Marañón, Amazonas, Napo, Putumayo y Yavarí.

Tabla N° 12. Áreas Diferenciadas por su Dinamismo

Zonas	Provincias	Áreas de Influencia	Actividad económica	Centros de apoyo a la producción
Dinámica	Maynas	Punchana Belén San Juan Fernando Lores Iquitos	Industria Comercialización Turismo Agropecuaria servicio, turismo	Bellavista Belén Carretera Nauta Tamshiyacu Iquitos
	Alto Amazonas	Yurimaguas Shucushyacu Lagunas San Lorenzo	servicios, turismo agropecuaria servicio molino servicio	Yurimaguas, Munichis Shucushyacu Lagunas San Lorenzo
Estancada	Requena	Jenaro Herrera Requena	agropecuaria servicio, turismo	Jenaro Herrera Requena
	Loreto	Nauta Intuto, Corriente	servicio, turismo Hidrocarburo	Nauta, ZZRR Samiria Intuto, Marsella
	Ucayali	Contamana Orellana, Pampa hermosa	servicio, turismo agropecuaria, turismo	Contamana, A. Caliente Orellana
	Mariscal. Ramón Castilla	Ramón Castilla Pebas, San pablo	pesca, turismo Servicio, turismo	Cab cocha, Cushillococha Pebas, Ampiyacu
Marginales	Maynas Alto Amazonas Loreto Requena Ucayali Mariscal. Ramón Castilla	Localidades peri urbano, rurales sin servicio y acceso a mercados.	sub empleados actividades de subsistencia	PPJJ, AAHH, localidades ribereñas

Elaboración: equipo de trabajo.

2.5 Descripción de la Dinámica Poblacional del Departamento: Determinación del orden de importancia de las Ciudades.

2.5.1 La población departamental

La tasa de crecimiento de la región ha venido incrementándose hasta alcanzar en 1993, último período censal una tasa de 3.0%, superior a la tasa de crecimiento nacional en el mismo período (2.0%). Para el 2,000 el INEI ha estimado una tasa de crecimiento menor (2.4%) y según esta tasa la población regional alcanzaría a 880,471 hab. La población de esta región (839,748 hab.) representó en 1998, sólo el 3.39% de la población total del país, sin embargo en relación a los años censales anteriores (a partir de 1961) ha incrementado su participación poblacional.

Tabla N° 13. Crecimiento Intercensal de la Población, Departamento - País

AÑOS CENSALES	POBLACIÓN TOTAL		INCREMENTO INTERCENSAL		TASA DE CRECIMIENTO INTERCENSAL		% de Participación de la población a Nivel Nacional
	PAÍS	LORETO	PAÍS	LORETO	PAÍS	LORETO	
1940	7,023,111	294,317			1,5		4,19
1961	10,420,357	321,117	3,397,246	26,800	1,9	0,4	3,08
1972	14,121,564	409,772	3,701,207	88,655	2,8	2,2	2,90
1981	17,762,231	516,371(a)	3,640,667	106,599	2,6	2,6	2,91
1993	22,639,443	736,161	4,877,212	219,790	2,0	3,0	3,25
1996	23,946,779	798,646	1,307,336	62,485	1,9	2,8	3,34
1997 (1)	24,371,043	819,037	424,264	20,319	1,9	2,6	3,36
1998 (1)	24,800,768	839,748	429,725	20,711	1,8	2,5	3,39
2000 (2)	25,661,690	880,471	860,922	40,723	1,8	2,4	3,43

Fuentes: INEI - Perú: Compendio Estadístico 1995 - 96

INEI "Compendio Estadístico Departamental 1996-1997"

(1) INEI - Perú: Compendio de Estadísticas Económicas y Financieras: 1997 - 98

(2) INEI - Perú: Compendio Estadístico 1995 - 96

(a) Incluye a la provincia de Ucayali que en ese período pertenecía al departamento de Ucayali

2.5.2 Crecimiento poblacional a nivel provincial

En 1993 la población se concentraba fundamentalmente en la provincia de Maynas (56%), la misma que contaba con 412,720 habitantes. En relación a 1981 se incrementó en 136,258 habitantes (1.5 veces su población en sólo 12 años), creciendo a un promedio anual de 3.4% superior al crecimiento demográfico regional (tabla 10 y Gráfico N° 3)

De acuerdo a los datos de los censos, podemos advertir que la dinámica poblacional de crecimiento se acentúa en la provincia de Maynas, en 1981 la población estaba en 237,711 habitantes, en 1993 se incrementa a 57.25% teniendo un estable comportamiento para el periodo del año 2000, siendo la población de 501,802. Este comportamiento es parecido a la provincia de Alto Amazonas siendo el porcentaje de crecimiento en promedio del 17% y la población de 150,423 hab. en el año 2000.

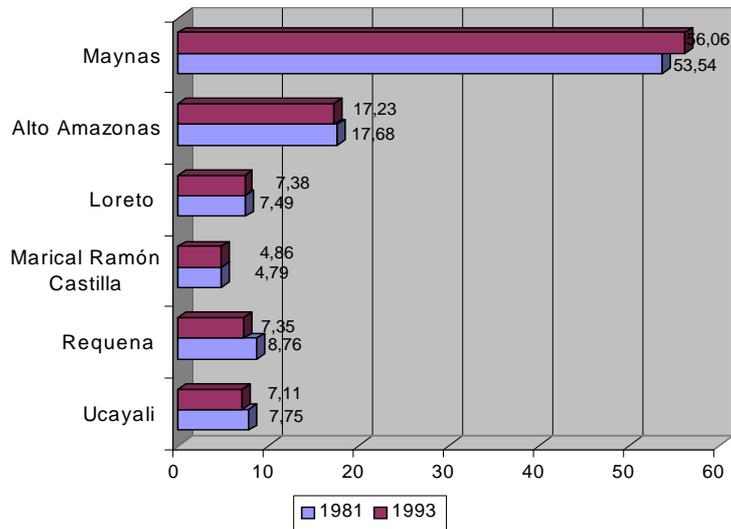
Tabla N° 14. Población Total y Tasa de Crecimiento

PROVINCIA	POBLACION									
	1981	%	1993	%	81 - 93 Intercensal	1998 -1	%	2000 -2	%	T.C. Intercensal 1997 - 2000
Maynas	276,462	53.54	412,720	56.06	3.4	479,391	57.09	506,045	57.47	2.7
Alto Amazonas	91,275	17.68	126,872	17.23	2.8	142,999	17.03	149,242	16.96	2.1
Loreto	38,660	7.49	54,330	7.38	2.9	61,512	7.33	64,317	7.30	2.2
Mcal Ramón Castilla	24,725	4.79	35,784	4.86	3.1	41,011	4.88	43,092	4.89	2.5
Requena	45,225	8.76	54,121	7.35	1.5	57,328	6.83	58,361	6.63	0.9
Ucayali	40,024	7.75	52,334	7.11	2.3	57,507	6.84	59,414	6.75	1.6
Total Regional	516,371	100.01	736,161	100,00	2.67	839,748	100.00	880,471	100.00	2.4

(1) y (2) Proyecciones GURI - Loreto

Fuente: INEI Perú Población Total por Area Urbana y Rural, según Departamentos, Provincias y Distritos - 1995

Gráfico N°. 03. PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN SEGÚN PROVINCIAS - 1981 -1993



Fuente: INEI Perú Población Total por Area Urbana y Rural, según Departamentos, Provincias y Distritos - 1995
Elaboración: Proyecto Gestión Urbano Regional de Inversiones- Región Loreto - MTCVC-DGDU

En el caso de Loreto, sin embargo, la evolución de las cifras recientes de crecimiento demográfico obedece principalmente a los cambios en materia de natalidad, influidos fundamentalmente por el descenso en la fecundidad de las últimas décadas. La tasa global de fecundidad (TGF) ha venido descendiendo desde fines de los años 1960, de 6,85 hijos / mujer a 4.5 hijos / mujer en el año 2000. Como consecuencia del descenso de la fecundidad, el número absoluto de nacimientos ha empezado a disminuir en este quinquenio

Además del descenso de la Tasa General de Fecundidad, es preciso considerar que la tasa de mortalidad ha venido reduciéndose en las últimas décadas. En particular la TMI, presenta una tendencia hacia la baja de cada 158 por cada 1000 nacidos vivos, al año 2005 se redujo en promedio de 50 por mil nacidos vivos. En este contexto la Tasa de Crecimiento poblacional viene disminuyendo notoriamente desde 1980, que estaba en 2.4% anual observándose que ha bajado, en la Provincia de Maynas la tasa de crecimiento al año 2005 el estimado es de 1.37% anual en promedio, en la provincia de Alto Amazonas a 1.45% en la provincia de Loreto a 1.65% en la provincia de Ramón Castilla, 1.30% en la provincia de Requena y 1.42% en la provincia de Ucayali.

Le sigue en importancia la provincia de Alto Amazonas con el 17.03% de la población regional. Es la segunda provincia más poblada que crece demográficamente a razón de 2.8% por año tasa próxima al promedio regional (3.0) en el período 81-93, sin embargo, su densidad es de sólo 2 hab/km². En esta provincia el distrito de Yurimaguas concentra el 4.48% de la población regional y el 7% de la población urbana regional. Contiene importante número de Comunidades Indígenas (492 según el censo de 1993).

En la provincia de Alto Amazonas, los distritos de Balsapuerto y Barranca concentran poblaciones entre 1 y 1.5% de significación regional y los distritos de Jeberos, Manseriche, Morona, Santa Cruz y Tnte. César López Rojas no alcanzan al 1% de la población regional y la densidad poblacional de Pastaza, Morona y Jeberos es menor que 1%.. Las provincias de Loreto, Ucayali y Requena presentan similar participación poblacional en la Región (7.5% a 8.5% del total de la población de Loreto). La provincia con menor población es la que corresponde a la provincia de Mariscal Ramón Castilla (4.8%).

2.5.3. Composición de la población Urbana y Rural

El departamento de Loreto ha tenido un proceso fuerte migratorio, de la zona rural hacia la zona urbana, el 39% de la población es rural, mientras que el 61% es urbana, este comportamiento es notorio en la provincia de Maynas, que solo el 25.9 % es rural, esto lo demuestra el significativo crecimiento del cinturón peri urbano que tiene los distritos de Belén, san Juan e Iquitos. La respuesta a esta situación sale por si solo, la población se desplaza a las capitales provinciales por el hecho de tener las posibilidades de acceder a los principales servicios, empleo principalmente.

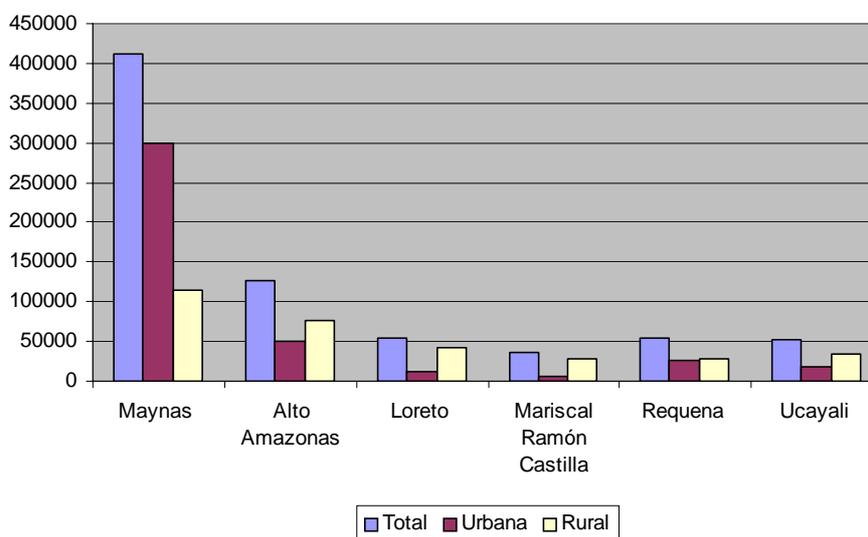
**Tabla N° 15. Población Total Urbana y Rural por Provincias
Año - 2000**

Departamento Provincia	TOTAL		URBANA		RURAL	
	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%
Loreto	850727	100.0	517409	60.8	333318	39.2
Maynas	500230	100.0	370665	74.1	129565	25.9
Alto Amazonas	136516	100.0	60809	44.5	75707	55.5
Loreto	63964	100.0	20124	31.5	43840	68.5
Mcal. Ramón Castilla	41204	100.0	9710	23.6	31494	76.4
Requena	56454	100.0	31465	55.7	24989	44.3
Ucayali	52358	100.0	24636	47.1	27722	52.9

Fuente: Proyecto Gestión Urbano Regional de Inversiones - 1998

La tendencia es mantenerse en los siguientes años promovida por la centralización de las inversiones en las capitales provinciales; la oferta de mejores condiciones de vida que existen, la implementación de infraestructura educativa, de salud, electricidad, programas sociales que cada vez se implementan por diversas instituciones públicas, duplicándose los esfuerzos y los escasos recursos financieros que tiene el país.

**Gráfico No 04. POBLACIÓN TOTAL URBANA Y RURAL POR PROVINCIAS AÑO 1993
(Estructura Porcentual)**



Fuente: INEI - Perú: Población Total por Área Urbana y Rural, según Departamentos, Provincias y Distritos - 1993
Elaboración: Proyecto Gestión Urbano Regional de Inversiones - Región Loreto - MTCVC - DGDU

2.5.4 Importancia de las ciudades por volumen de población

La característica de ciudades de mayor importancia están dadas por la concentración de su población en las capitales de provincia producto del desplazamiento, como son: Iquitos, Yurimaguas, Nauta, Requena, Contamana y Caballo Cocha, excepcionalmente la localidad San Lorenzo en el distrito de Barranca, Provincia de Alto Amazonas.

Tabla N° 16. Estratificación de las ciudades
Según Rango Poblacional

Rango de Conglomerados Por tamaño	Rango Según PNDU
> A 1'000,000	1
500,000 - 999,999	2
250,000 - 499,999	3
100,000 - 249,999	4
50,000 - 99,999	5
20,000 - 49,999	6
10,000 - 19,999	7
5,000 - 9,999	8
2,000 - 4,999	9
< 2,000	10

Fuente: Manual de Procedimientos para la formulación de PVDC - MTC - 2004

Para realizar el análisis de la población y formar los rangos de las ciudades del departamento de Loreto, se ha tenido en consideración la estratificación del PNUD, la información estadística de población urbana al año 2000.

Tabla N° 17. Ordenamiento Global De Ciudades Del Departamento,
Según Rango Población Mayor A 2,000 Habitantes

RANGOS CONGLOMERADOS POR TAMAÑO	RANGO SEGÚN PNDU	RANGO SEGÚN PNDU	NUMERO DE CIUDADES EN RANGO	NOMBRE DE LAS CIUDADES EN EL RANGO	POBLACION TOTAL DE LAS CIUDADES QUE INTEGRAN EL RANGO	%
> A 1'000,000	1					
500,000 - 999,999	2					
250,000 - 499,999	3	3	1	Iquitos	280,000	60
50,000 - 99,999	5	5	1	Punchana	61154	13
20,000 - 49,999	6	6	1	Yurimaguas	39406	8
10,000 - 19,999	7	7	3	Nauta, Requena, Contamana	37445	8
5,000 - 9,999	8	8	4	San Lorenzo, Lagunas, Alto Monte Israel, Vargas Guerra	21721	5
2,000 - 4,999	9	9	11	Sta Clara, Tamshi, Nvo Pebas, Ind, Maz, El Estre, Pam Hem, Intuto, Caballo cocha, Pebas, Jenaro Herrera	29183	6
Total			21		468,909	100

Elaborado: Equipo de trabajo - PVDC - 2005

Teniendo en cuenta el ordenamiento global de las ciudades encontramos que en el departamento existen ciudades que están en el rango cuyo volumen de población es menor a 500,000 habitantes y en el rango menor de 100,000 a 249,999 habitantes.

Es así que la ciudad de Iquitos, se ubica en el rango 3, con una población de 341,154 habitantes (incluye al distrito de Punchana), en el rango 6 a la ciudad de Yurimaguas, (39,406), en el rango 7 se ubican las ciudades de Requena, Nauta y Contamana en el rango 8, tenemos a las localidades de San Lorenzo, Lagunas, Alto Monte Israel y Vargas Guerra.. Comparado con el promedio nacional, Loreto es una de las regiones más despoblada del país; ello debido a las características geográficas propias de la zona.

Sin embargo la concentración poblacional no es homogénea, hay áreas especialmente de características urbanas como Iquitos y Yurimaguas que son densamente pobladas, en tanto otras zonas están aún muy despobladas como es por ejemplo los distritos de Soplín y Tapiche, ello se debe a la dinámica muy dispersa de flujo que tiene los pobladores relacionada con actividades productivas y económicas de la zona rural.

El 11% de la población total de Loreto está formada por habitantes indígenas, los cuales se encuentran agrupados en 492 comunidades, que pertenecen a 39 grupos étnicos, siendo 6 los más importantes: Achual, Aguaruna, Chayahuita, Cocama-Cocamilla, Quichua y Yagua. El 50% de estas comunidades se encuentran en la provincia de Alto Amazonas, 23.5% en Maynas y el 14% en Loreto. La provincia más poblada es Maynas con 72.49% de la población regional. En esta se encuentran a su vez los distritos más poblados: Iquitos, Punchana, Belén.

Alto Amazonas es la segunda provincia más poblada (con 8.37%) y las menos pobladas son las provincias de Ramón Castilla y Ucayali.

Tabla No 18. Jerarquía de ciudades del Departamento por Volumen de Población

Nombre de la Ciudad	Rango según PNDU	Población 2000	Importancia Por volumen población	% de la población urbana total del departamento	Población acumulativa
Iquitos	3	341,154	1	72.49	341,154
Yurimaguas	6	39,406	2	8.37	380,560
Requena	7	14,895	3	3.16	395,455
Contamina	7	11,850	4	2.52	407,305
Nauta	7	10,700	5	2.27	418,005
Lagunas	8	6,016	6	1.28	424,021
Orellana	8	5,392	7	1.15	429,413
Alto Monte Israel	8	5,300	8	1.13	434,713
San Lorenzo	8	5,013	9	1.07	439,726
Poblaciones menores a 5 mil hab.		30,903	10	6.57	470,629
		470,629		100.00	

Fuente: Proyecto Gestión Urbano Regional de Inversiones - 1998
INEL - 2000

La jerarquización de las ciudades en base a la población urbana, determina posiciones radicales en la concentración de los habitantes en las capitales de provincias, acentuándose en la provincia de Maynas con los distritos de Iquitos donde se tiene el 59% de la población urbana y manteniendo una gran diferencia está Punchana con el 13%, para luego ser la ciudad de Yurimaguas que solo alberga al 8.37% de la población.

De acuerdo a los rangos de concentración de la población, mayores de 2000 habitantes se ha determinado la existencia de 21 de ellas con una población total de 470,629 habitantes. Encontrándose que en el departamento de Loreto existen muchas localidades cuya población es menor a 2000 habitantes.

2.5.5 Importancia de las ciudades por su dinámica de crecimiento

En la provincia de Ucayali, las localidades de Pampa Hermosa y Orellana presentan tasas de crecimiento de 2.8% y 2.7%, tasas mayores del departamento y superior a la tasa de crecimiento nacional. Este crecimiento se explica por la alta tasa general de fecundidad en la zona, siendo los flujos migratorios positivos hacia Iquitos, sin embargo cabe resaltar que es negativo para Loreto.

Dentro de Iquitos cabe destacar el distrito de Punchana que tiene como capital a Villa Punchana, es la que presenta el mayor crecimiento poblacional (2.3%), siendo la zona

donde se concentra la industria de toda la provincia de Maynas, los servicios hospitalarios, el puerto fluvial de ENAPU.

La ciudad de Nauta ha experimentado un importante crecimiento al igual que Punchana presenta una tasa de crecimiento de 2.3%, quizás por la unión que presenta con la ciudad de Iquitos y otras ciudades y la condición de ser Terminal de carretera, presencia de instituciones de educación superior como la implementación de la Facultad de Ingeniería de Sistema en forma desconcentra, así como los servicios básicos han promovido el desplazamiento de la población rural principalmente.

En el orden contrario, las localidades de Mazán (0,1%), Indiana (0,9), han sufrido decrecimiento en sus poblaciones, las tasas de crecimiento, están por debajo de la media departamental y nacional. Este fenómeno puede atribuirse a la migración de su población a las localidades de Iquitos principalmente.

Las ciudades de Requena y Yurimaguas concentran importante población urbana, las tasas de crecimiento son de 1.7% y 1.8%, se explica este comportamiento por la centralización de los servicios básicos e infraestructural de apoyo a la producción principalmente a la actividad arrocerá y maderera. En el caso de Yurimaguas el tránsito obligado a la zona costera y relaciones comerciales con ciudades de Tarapoto y la Costa define su tasa de crecimiento relativamente alta.

La población urbana del departamento de Loreto al año 2003 fue de 543,735 habitantes, con una participación en el total de la población del 59.13% y la población rural alcanzó a 375,770 habitantes, siendo su participación 40.87%.

La provincia de Maynas presenta una población urbana de 357,842 habitantes, constituyendo 68.38% y la rural se encuentra en el orden del 31.62%, con 165,443 habitantes; observándose que se está dando un proceso de urbanización, este comportamiento tiene la provincia de Ucayali con su población urbana de 50,199 habitantes, el 80.02%, siendo la rural del 19.98%.

En la provincia de Alto Amazonas la población urbana es de 76,916 habitantes, el 48.72% y la población rural 80,821 habitantes, el 51.28%. Existe un proceso de urbanización lenta acentuándose en otras provincias como: Loreto, Requena y Ramón castilla, donde la población rural es mayor a la urbana.

En el primer caso donde la población urbana es creciente, se explica por la concentración de servicios, oportunidades de trabajo, infraestructura de apoyo a la producción, entre otros aspectos que hace que la población se desplace en esa dirección, originándose en forma acelerada un proceso de migración a las capitales de provincia.

**Tabla N° 19. Población y Tasa De Crecimiento Anual,
en ciudades principales**

Nombre de la Ciudad	Rango según PNDU	Población 2000	% de la población urbana total del departamento	Población Acumulativa	T.C proyectada
Orellana	8	5,392	2		2,7%
Punchana	5	61,154	17	66,546	2,3%
Nauta	7	10,700	5	77,246	2,3%
San Lorenzo	8	5,013	2	82,259	1,9%
Requena	7	14,895	6	97,154	1,8%
Yurimaguas	6	39,406	16	136,560	1,7%
Iquitos	3	280,000	27	416,560	1,4%
Lagunas	8	6,016	3	422,576	1,4%
Contamana	7	11,850	5	434,426	1,3%
Alto Monte Israel	8	5,300	2	439,726	-
Otras Poblaciones menores a 5 mil		30,903		470,629	-
Total		470,629	100		

Fuente: INEI - Censo de Población y Vivienda. Año 2000

**Tabla N° 20. Jerarquía De Ciudades Del Departamento
Por Tasa De Crecimiento**

Nombre de la Ciudad	Población 2000	Tasa 1993 - 2000 (%)	Importancia por tasa de crecimiento
Contamana	11,850	3.65%	1
San Lorenzo	5,013	3.35%	2
Iquitos	341,154	2.42%	3
Yurimaguas	39,406	1.91%	4
Nauta	10,700	1.77%	5
Requena	14,895	1.25%	6
Lagunas	6,016	0.26%	7
Alto Monte Israel	5,300	0.00%	8
Orellana	5,392	-0.26%	9
Otras Ciudades Menores a 5 mil habt.	30,903		
Total	470,629		

Fuente: INEI - Censo de Población y Vivienda. Año 2000

En el segundo caso, en que la población rural es mayor a la urbana, se observa, cierto estancamiento en la dinámica poblacional, aun las capitales de estas provincias presentan servicios, infraestructura de apoyo a la producción, sin embargo las ciudades al interior de las mismas, no han superado la condición de estancamiento, pues la producción primaria tiene carácter de autoconsumo con bajos excedentes para la comercialización; otras comunidades no obstante estar en los ejes viales fluviales, sólo reflejan actividades de subsistencia que no le permite sobre pasar la condición de marginalidad.

2.6 Definición y Priorización de los Nodos de desarrollo departamental

Para la priorización de los nodos de desarrollo se tuvo en cuenta las características físicas de cada uno de las ciudades, su aporte al PBI regional, las condiciones de prestación de servicios y de apoyo a la producción y su dinámica poblacional urbana.

Tabla N° 21. Definición De Los Nodos De Desarrollo Departamental

Nombre de la ciudad	Jerarquía por volumen de población	Jerarquía por Tasa de Crecimiento Poblacional	Ubicación en la zona de desarrollo	Rol de servicio a la producción	Indicador de importancia del nodo	Orden importancia nodo
Maynas (Iquitos)	1	3	Dinámica	Agroindustria Comercio Servicios Turismo Pesca Adm. Financiera	4	1
Alto Amazonas (Yurimaguas)	1	4	Dinámica	Agroindustria Comercio Servicios Adm. Financiera	5	2
Loreto (Nauta)	2	5	Estancada	Agrícola, pesca autoconsumo Turismo	7	3
Requena (Requena)	1	6	Dinámica	Agroindustria Comercio Servicios Adm. Financiera	7	4
Ucayali (Contamana)	1	1	Dinámica	Agroindustria Comercio Servicios Adm. Financiera	2	5
Ramón Castilla (Caballo cocha)	1	4	Dinámica	Agroindustria Comercio Servicios	5	6

Fuente: Elaboración grupo de trabajo

La ciudad de Iquitos por volumen de población se ubica en primer lugar, pero si tenemos en cuenta la jerarquización por tasa de crecimiento ocupa el 9 lugar y su indicador de importancia es el décimo lugar, definiéndose como una zona de desarrollo dinámico; el rol de la ciudad es un centro de servicios de apoyo a la producción, siendo su indicador de importancia media y ocupa el cuarto lugar por el orden de importancia.

La ciudad de Yurimaguas, es la segunda en orden de importancia del nodo, por volumen de población ocupa el segundo lugar y por su tasa de crecimiento el cuarto orden, es una zona donde se presta servicio de apoyo a la producción.

Tabla N° 22. Clasificación de Nodos

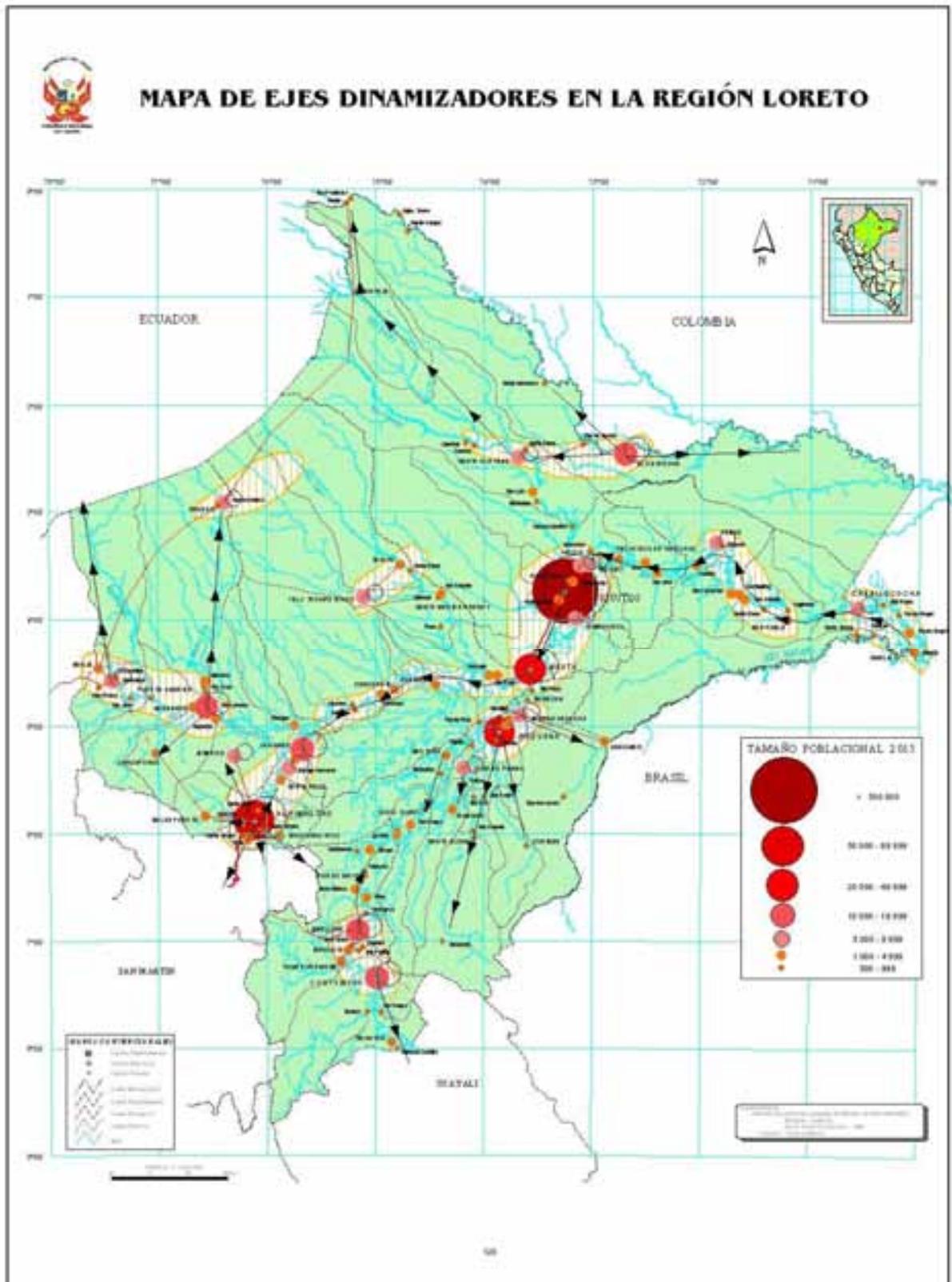
Clasificación de los nodos: Alta, Media y baja		
Importancia del nodo	Zona de desarrollo	Indicador de importancia del nodo
Alta	Dinámica	< 0 = 4
Media	Dinámica	5
	Estancada	
Baja	Estancada o Marginal	> 9

Fuente: DRTyC. Plan Vial-2005

La ciudad de Iquitos por su volumen de población, sería el principal nodo de importancia alta; por su infraestructura de apoyo a la producción, prestación de servicios y por ser el centro de comercialización de toda la región y su conexión a otras zonas del país y del mundo. Los nodos de importancia media, están constituidas por las ciudades Yurimaguas, que puede considerarse como un motor del desarrollo regional y nacional, seguido de Nauta, Requena y Contamana, que pueden tener trascendencia regional, pero que dependerán de la ciudad de Iquitos. Los nodos de importancia baja están conformados por Caballo Cocha y otras localidades menores definidas por volumen de población, su desarrollo dependerán de los nodos de importancia media. Estos nodos deberán constituirse como bases atractivos por sus recursos naturales.

De acuerdo a la política de integración nacional - internacional, la zona de Saramiriza, San Lorenzo (Río Marañón), pasando por Iquitos capital departamental, pasarían a constituirse los nodos de importancia principal, para la región.

MAPA N° 11



III. DIAGNOSTICO DE LA PROBLEMÁTICA VIAL DEPARTAMENTAL

3.1 El Sistema Departamental de Transporte

El Departamento de Loreto para integrarse con el resto del país, lo hace a través del sistema multimodal, mediante la vía fluvial y aéreo, carece de vías terrestres que la integren al resto del país, con excepción de la carretera Yurimaguas - Tarapoto, pequeño tramo que une al Departamento de San Martín, y la carretera que une Saramiriza con el departamento de Amazonas y el norte del país.

La red vial tiene una extensión de **389.98** Km. De las cuales **105.40** Km., están asfaltados, **131.75** Km. Afirmados, **120.83** Km., Trocha carrozable y **41.00** Km., Trocha Peatonal.

Existe sin embargo una red vial departamental y vecinal que favorece, la integración al interior del departamento, la cual comprende carreteras y vías carrozables afirmadas.

El puerto mas importante de la amazonía Peruana es el Terminal Portuario de Iquitos, Administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPUSA), el segundo en importancia se localiza en la ciudad de Yurimaguas, Capital de la Provincia de Alto Amazona, también a cargo de la misma empresa. Ambos puertos tienen la Clasificación de Puerto de Primera Categoría; en ellos se recibe carga procedente del interior del país, en travesía por los ríos Amazonas, Marañón y Ucayali. Además, con frecuencia bimensual, ingresa y sale un barco que cubre la ruta Fluvial-Marítima de Iquitos a Norteamérica (México y Estados Unidos).

En época de vaciante, se dan ocasiones en que dicha embarcación no puede arribar al Puerto de Iquitos y acodera a unas 500 millas, realizando Faenas Portuarias de Traslado (Alije), lo que eleva los costos de embarque y desembarque. El sistema de servicio portuario a su vez al interior departamental cuenta también con **04** Embarcaderos Fluviales, en las localidades de: San Pablo, Mazan, Contamana y Requena.

El sistema de transporte aéreo cuenta con infraestructura aeroportuaria importante entre ellos tenemos al Aeropuerto Internacional Francisco Secada Vigneta, cuenta con las condiciones para recibir vuelos procedentes del interior del país y del extranjero; otros de categoría menor son los aeropuertos de Yurimaguas, Andoas, Requena y Caballo Cocha. También existe los aeródromos, San Lorenzo, Angamos y Güepi. El servicio de transporte aéreo se apoya en pequeñas infraestructuras construidas de madera llamadas balsas cautivas para el despegue de hidroaviones que prestan servicio de acción cívica en gran parte de la región preferentemente en la zona fronteriza.

3.1.1 Caracterización del Sistema Departamental de Transporte: importancia del Transporte Carretero.

El departamento de Loreto esta articulado con los mercados de la sierra y costa a través de tres vías de comunicación terrestre que son las siguientes:

La carretera que une la ciudad de Yurimaguas - Pampa Hermosa - Tarapoto y de allí se interconecta por la Carretera Marginal hacia la costa (vía Tingo Maria) mediante la conexión a la vía Moyobamba - Chiclayo. El tramo entre Tarapoto - Yurimaguas es afirmado en 129.50 Km. 11.00 Km. se encuentra asfaltado, de los cuales 46 Km. corresponden a la Región Loreto. Desde Iquitos se llega a Yurimaguas a través de la vía fluvial o aérea; con relación al Transporte Fluvial en la Amazonía, esta se circunscribe básicamente al transporte de pasajeros y mercaderías entre localidades del territorio regional y muy poco movimiento dirigido al comercio internacional; siendo la mayor parte de ello bienes importados que cubren las necesidades en las ciudades grandes de nuestra amazonía como son: cemento, bienes de consumo, artículos suntuarios, etc.

En cuanto al Transporte fluvial Multimodal), la movilización de carga no presenta mayores problemas en época de creciente, debido a que existe el caudal necesario de los ríos, así como las embarcaciones fácilmente pueden transportar contenedores y unidades de carga cerradas desde los puertos, están preparados para las maniobras de embarque y desembarque de estas unidades. Sin embargo en época de vaciante sino se llega a interrumpir las vías, inciden en mayores tiempo de travesía de las embarcaciones en el origen y destino.

El Transporte Carretero se caracteriza por ser local o interna limitada a los pueblos cercanos de tipo vecinal. Para el caso de la Provincia de Maynas la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones considera de categoría Departamental a la Carretera Iquitos-Nauta, al unirse con la Provincia de Loreto a través de la de 97 Km. de longitud.

El Transporte Carretero de importancia mayor lo constituyen la vía Yurimaguas-Tarapoto y esta conecta a su vez a la costa, en un tramo de 129.50 Km. de las Cuales 46 corresponde a la Región Loreto; ella permite integrar esta zona con el resto del país.

En ambos casos la complementación de estas infraestructuras, caso de la carretera Yurimaguas-Tarapoto y Carretera Iquitos-Nauta, contribuirán a la apertura de demanda de transporte de los principales productos agropecuarios, abarrotes en general, productos manufacturados, materiales de construcción y combustibles. Modificándose las relaciones comerciales, la articulación física y el desarrollo urbano.

Una importante vía que permitirá flujos de transporte carretero es la de Saramiriza al departamento de Amazonas y este con la Costa Norte del país (206.50 Km.). En el departamento de Loreto este tramo de categoría departamental es de 134.20 Km. Para el Plan Binacional Perú - Ecuador, este gran Eje es estratégico como medio de integración interna entre áreas de importancia económica, como vía de acceso a la Cuenca Amazónica y de conexión de esta a la Cuenca del Pacífico, a través de la vía Olmos - Corral Quemado, cuando esté en buenas condiciones de transitabilidad.

Históricamente el sistema de transporte ha estado sujeto al transporte Fluvial, en su forma intermodal, lo que actualmente le da un carácter de importancia al servicio de transporte en la amazonía.

✓ **Importancia del Transporte Aéreo**

El sistema de transporte aéreo, cuenta con importante infraestructura aeroportuaria, el Aeropuerto: Francisco Secada Vigneta, ubicado en la Ciudad de Iquitos, construida en el año 1972, está considerado como Aeropuerto Internacional, y es el segundo aeropuerto mas seguro del país, después del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de la Ciudad de Lima, la longitud de la pista es de 2,500 por 45 metros de concreto (carpeta asfáltica), lo que asegura el aterrizaje y decolaje de aviones de gran tonelaje.

Le sigue en importancia el Aeropuerto de Yurimaguas que cuenta con infraestructura terminada, su pista es asfaltada pero requiere de un mantenimiento o reasfaltado, algunos pobladores plantean su reubicación por estar muy cerca a la ciudad. Existe además el Aeropuerto de Caballo Cocha, pero por falta de mantenimiento del asfaltado de la pista hace que se encuentre muy deteriorada por efecto de las inclemencias del tiempo.

En la actualidad la Infraestructura Aeroportuaria existente en la región aparte de los citados, contamos con campos de aterrizaje, carecen de un adecuado mantenimiento, sufren deterioro por las inclemencias del tiempo y la presencia de lluvias. Uno de los aspectos a tener en cuenta, es su mejoramiento y mantenimiento constante, que brinde seguridad de las operaciones y la protección del medio ambiente.

En lo concerniente al Transporte aéreo, este aun no alcanza el desarrollo esperado para interconectar eficientemente la Región Amazónica en tiempo y costo. Este servicio resulta oneroso para la mayoría de la población amazónica, además que solo lo puede conectar con algunas ciudades de la región y la capital del país. Existe el transporte aéreo de alquiler, que es aun de mayor costo, aproximadamente unos U.S \$. 300.00 la hora de vuelo.

Características de la Infraestructura Aérea:

Aeropuerto Internacional Francisco Secada Vigneta (Iquitos). Se encuentra en uso, actualmente cuenta con una pista de aterrizaje de 2,500 m. de longitud por 45 metros de ancho. Tiene en proyecto ampliar la pista principal y control de edificación de las áreas adyacentes al aeropuerto.

Aeropuerto de Yurimaguas. (Provincia de Alto Amazonas). Pista de aterrizaje de 1,800 x 30 metros, actualmente sin uso. Se plantea su reubicación por encontrarse dentro del casco urbano. Tiene capacidad de aterrizaje para aviones comerciales.

Aeropuerto de Caballo Cocha (Provincia de Ramón castilla). Pista de aterrizaje de 1800 x 30 metros, actualmente se encuentra en actividad, pero presentes dificultades ya que la pista de aterrizajes no tiene mantenimiento. Tiene capacidad de aterrizaje para aviones comerciales.

Aeropuerto de Trompeteros (Provincia de Loreto). Pista de aterrizaje de 1,800 metros afirmada y cubierta de una capa delgada de asfalto, pertenece a la empresa Plus Petrol. Tiene una capacidad de aterrizaje para aviones tipo Antonov.

Aeropuerto de Andoas (Alto Amazonas). Aeropuerto privado de la empresa petrolera OXI, la pista tiene 2,000 metros de longitud, esta asfaltada. Tiene la capacidad para el aterrizaje de aviones comerciales.

AERÓDROMOS IMPORTANTES

Los más importantes del departamento de Loreto son los siguientes:

Aeródromos de Contamana, San Lorenzo, Teniente Bergerie en Iquitos, Güepi y Requena,. Campo de aterrizaje de Remanso, Orellana, Pampa Hermosa, Lagunas, Colonia Angamos, Jeberos, Cabo Pantoja, San Lorenzo y El estrecho.

✓ **Importancia del Transporte Fluvial**

El Sistema Fluvial en la Región Loreto, en el Perú posee mas de **8,200** Kilómetros de Vías navegables en los mas de **14** ríos, afluentes principales y afluentes secundarios, que posibilitaría el desarrollo del Transporte Fluvial Comercial, modo por el cual se realiza más del **90%** del Transporte de Pasajeros y Carga, es decir constituye el **Principal medio de transporte**; en la región; sin embargo los costos del Transporte Fluvial son relativamente altos, sin las condiciones adecuadas, pues no existe un tráfico organizado y permanente que interconecte a las localidades ribereñas para facilitar la integración y desarrollo socioeconómico de las poblaciones de la Región Loreto.

El Transporte Fluvial, es la actividad o servicio que prestan las personas naturales o jurídicas según sea el caso con el objeto de movilizar, trasladar, conducir personas, animales o cosas a través de los ríos navegables, mediante embarcaciones fluviales adecuados, entre dos o más puertos ubicados en las riberas de los ríos y uniendo puntos geográficos diferentes en el ámbito Nacional e Internacional.

EL TRANSPORTE FLUVIAL SE CLASIFICA:

1. **Por su Ámbito :**
 - Nacional
 - Internacional
2. **Por su Forma :**
 - Servicio Regular o de Línea
 - Servicio Irregular.
3. **Por su Modalidad:**
 - De Pasajeros
 - De carga
 - Mixto (Pasajeros y Carga)
 - Turístico
 - De Apoyo Logístico Propio
 - De Apoyo Social.

Tabla N° 23. CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS Y PISTAS DE ATERRIZAJE

Nombre y Localización	Dimensión de Pista	Tipo de pista	Tipo de avión máximo permisible	Frecuencia de vuelos	Otras Características
A. Aeropuerto Nacional					
1. Aeropuerto Internacional Secada Vigneta	2000 x 45 mts	Asfaltado	Boeing - 727	inter diario	En 2003, fue ampliado la pista, vías de acceso y pista de parqueo. utilizado por aviones, ubicada en centro de la ciudad Servicio a Cia petroleras
2. Aeropuerto Yurimaguas	1800 x 30 mts	Pavimento	Pasajeros DC 8	sin uso	
3. Aeropuerto Andoas	1800 x 30 mts	Pavimento	Pasajeros Dc 8 (carga)	interdiario	
4. Aeropuerto Trompeteros	1800 x 30 mts	Pavimento	Pasajeros Dc 8 Carga	interdiario	
B. Aeropuerto Departamental					
3. Aeropuerto Contamana	1,200 x 30 mts	Asfaltado	Pasajeros Avioneta	interdiario	Su mantenimiento periódico a cargo del Gob. Reg. Loreto Tiene proyecto de la infraestructura servicios aeroportuario Su mantenimiento periódico a cargo del Gob. Reg. Loreto Su mantenimiento periódico a cargo del Gob. Reg. Loreto
4. Aeropuerto Requena	1,200 x 30 mts	Asfaltado	Pasajeros Avionetas	sin uso	
5. Aeropuerto Caballo Cocha	1,200 x 30 mts	Asfaltado	Pasajeros Avionetas	sin uso	
C. Aeródromos					
6. San Lorenzo	800 x 20 mts	Tierra	Pasajeros	intersemanal	Son de emergencia para vuelos nacionales Mantenimiento rutinario QRM. Ejército Mantenimiento rutinario Municipalidad Mantenimiento rutinario QRM. Ejército Mantenimiento rutinario Municipalidad
7. Güpi	800 x 20 mts	Pista	Pasajeros	intersemanal	
8. El Estrecho	800 x 20 mts	pista	Pasajeros	intersemanal	
9. Coloni Angamos	800 x 20 mts	pista	Pasajeros	intersemanal	
10. Jeberos	500 x 20	tierra	Pasajeros	intersemanal	

Fuente: DRTyC – Plan Vial – 2003.

Actualmente el Puerto de Iquitos es el único que presenta posibilidades para efectos de actuar como punto de trasbordo entre naves trans-oceánicas a naves fluviales como chatas, barcazas, etc. Igualmente para la consolidación y desconsolidación de cargas. La previsión y planificación del transporte fluvial, difiere de la planificación del transporte por carretera y por ferrocarril, por cuanto las vías navegables naturales están ligadas a determinados lugares, reduciendo las opciones de planificación espacial.

PUERTOS FLUVIALES

Para los puertos fluviales se aplica también las generalidades expuestas para los puertos marítimos, en cuanto a la revolución causada por el uso de los contenedores y el sistema de transporte multimodal, sin embargo en el caso Peruano, actualmente solo se cuenta con un puerto que estaría preparado para estos efectos y es el puerto de Iquitos.

Según sus características técnicas, los puertos de Iquitos y Yurimaguas son de tipo muelle flotante, los mismos que cuentan con facilidades de atraque, almacenaje y equipos suficientes para el manipuleo de carga.

- a) **EL PUERTO DE IQUITOS.**- Solamente estaría en posición de actuar como puerto de trasbordo de naves oceánicas a naves fluviales para la continuación del transporte multimodal, ya que a pesar que siendo la ciudad más importante de la selva peruana no tiene conexiones con carreteras que permitan incluirla dentro de un corredor.

Los puertos fluviales para la región son muy importantes, siendo Iquitos y Yurimaguas los que tienen capacidad para decepcionar embarcaciones de mayor calado, tienen la infraestructura y equipamiento necesario para movilizar carga y pasajeros sin mayor dificultad. Cuentan con grúas, para contenedores, capacidad de almacenaje.

En la condición de otros tipos de puertos, se encuentran aquellos que no tienen capacidad instalada de equipos y condiciones de almacenaje. Entre ellos podemos citar al Puerto Silfo Alván o puerto Masusa, Nauta, Requena y cuentan con pontones y los puentes metálicos. Requiriéndose para una mejor prestación de servicios acondicionarlos con sistema de almacenaje y puentes de acceso.

- b) **PUERTO DE YURIMAGUAS.**- Este puerto fluvial se encuentra ubicado en el distrito de Yurimaguas, Provincia de Alto Amazonas, departamento de Loreto, a orillas del río Huallaga. Este terminal en el que predomina el cabotaje y la atención a naves fluviales menores, tiene importante rol, contribuyendo al desarrollo socio económico de la región amazónica. Está considerado como terminal de Lanchonaje; durante el año 2003 movilizó un total de 85,824 TM. de carga, atendiendo a 189 naves menores. Representa en términos de tráfico y carga una participación del 0.5% con respecto al tráfico nacional.

Tabla N° 24. Características de los Puertos y Embarcaderos

Nombre y Localización Del Puerto	Tipo De Puerto	Tipo De Embarc. Máximo Permissible	Tipo De Carga Que Moviliza	Tipo De Embarc. Máximo Permissible	Frecuen. De Viajes	Otras Características
B. PUERTO NACIONAL						
Terminal Portuario de Iquitos	CABOTAJE FLUVIAL	LANCHA 15' EN VACIANTE Y 30' EN CRECIENTE	General	LANCHA DE 15' EN VACIANTE Y 30' EN CRECIENTE	150 MENSUAL	Cuenta con grúas, capacidad de Almacenaje
Terminal Portuario de Yurimaguas	CABOTAJE FLUVIAL	LANCHA 4' EN VACIANTE y 8' EN CRECIENTE	General	LANCHA DE 4' EN VACIANTE Y 8' EN CRECIENTE	180 MENSUAL	Cuenta con grúas, capacidad de almacenaje
B. OTROS PUERTOS						
Embarcadero José Silfo Alvan del C.	FLUVIAL	LANCHA 15' EN VACIANTE Y 30' EN CRECIENTE	General	LANCHA	300 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de almacenaje
Embarcadero Mazán	FLUVIAL	LANCHA 6' EN CRECIENTE y 3' EN VACIANTE	General	LANCHA	30 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de almacenaje
Embarcadero San Pablo	FLUVIAL	LANCHA 35' CRECIENTE Y 20' VACIANTE	General	LANCHA	80 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero Requena	FLUVIAL	LANCHA 25' CRECIENTE Y 13' VACIANTE	General	LANCHA	100 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero Contamana	FLUVIAL	LANCHA 9' CRECIENTE y 5' VACIANTE	General	LANCHA	100 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero San Lorenzo	FLUVIAL	LANCHA 8' CRECIENTE y 4' VACIANTE	General	LANCHA	18 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero Saramiriza	FLUVIAL	LANCHA 8' CRECIENTE y 4' VACIANTE	General	LANCHA	10 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero Saramuro	FLUVIAL	LANCHA 10' CRECIENTE y 5' VACIANTE	General	LANCHA	20 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero Intuto	FLUVIAL	LANCHA 5' CRECIENTE y 4' VACIANTE	General	LANCHA	16 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero Trompeteros	FLUVIAL	LANCHA 4' CRECIENTE y 2' VACIANTE	General	LANCHA	24 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero Tamshiyacu	FLUVIAL	LANCHA 25' CRECIENTE y 13' VACIANTE	General	LANCHA	13 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero El Huequito	FLUVIAL	LANCHA 30' CRECIENTE y 15' VACIANTE	General	LANCHA	150 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero Petroperu	FLUVIAL	LANCHA 35' CRECIENTE y 20' VACIANTE	General	LANCHA	50 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje
Embarcadero Sanam	FLUVIAL	LANCHA 10' CRECIENTE y 2' VACIANTE	General	LANCHA	10 MENSUAL	Sin grúas, ni capacidad de Almacenaje

Fuente: Dirección Ejecutiva de Transporte Acuático - Informe Situacional - 2003.

En las condiciones descritas, la movilización de carga y pasajeros en el sistema de transporte fluvial es la más significativa, según datos de la Oficina ejecutiva Regional de Transporte Fluvial se registró para el año 2003, 1'651,488 Tm., representando el 95.69% del total de carga movilizada, siendo el 4.31% de la carga movilizado por el sistema de transporte aéreo.

No se registró la carga movilizado por el sistema de transporte terrestre, aquella que se moviliza por la ruta Yurimaguas a la Costa y por la ruta de Saramiriza al norte del país.

**Tabla N° 25. Volúmenes De Carga Movilizados,
Por Modos De Transporte
1999 - 2003**

Modo de transporte (orden de importancia)	Volumen de carga movilizado Tm/Año	%
Fluvial	1,651,488	95.69
Aéreo	74,344	4.31
Terrestre	ND	ND
Total	1,725,832	100.00

Fuente: DRTyC. Loreto - Oficina Ejecutiva de Transporte Fluvial
CORPAC S.A. Area de Planeamiento y Proyectos / estadística - 199- 2003.

b) RUTAS DE NAVEGACIÓN

En la Hoya amazónica se cuenta con ríos navegables, la cual tiene significativa importancia, para el Transporte Fluvial de carga y Pasajeros conformando rutas tradicionales a través de los ríos, Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas; estas rutas son: **Iquitos-Pucallpa-Iquitos; Iquitos-Yurimaguas-Iquitos; Iquitos-Santa Rosa**, así como otras intermedias derivadas de estas rutas principales, tales como: Iquitos - Trompeteros; Iquitos-Saramuro; Iquitos-Andoas; Iquitos-Intuto; Iquitos - Saramiriza; Iquitos - San Pablo - Caballo Cocha; Iquitos - Requena; Iquitos - Nauta, etc. A su vez también existen rutas secundarias comprendidas entre los ríos afluentes a las principales, entre ellos tenemos a las rutas: Iquitos - Mazan - Cabo Pantoja, en el río Napo, etc.

En estas condiciones de navegabilidad la Ciudad de Iquitos, capital del Departamento de Loreto, constituye un Puerto Fluvial de importancia nacional e internacional debido, a sus operaciones de envergadura generada por el arribo de naves Mayores de 30 de Alto Bordo. Los cuales ofrecen servicio de transporte para carga y pasajeros, con trenes de carga (convoy)..

En el resto de la cuenca, las ciudades capitales de provincia constituyen puertos de importancia Regional, para realizar operaciones comerciales empleándose embarcaciones de menor calado, para el Transporte de Carga y Pasajeros.

Tabla N° 26. Listado de Vías Fluvial Departamental

RUTAS		Río	CARGA (TM)	PASAJEROS
			2004	2004
1. Ruta: Iquitos - Yurimaguas - Iquitos				
Comprende:				
Las Rutas:	IQUITOS - NAUTA -	Marañón	28,800	57,600
	IQUITOS - SARAMURO -	Marañón	864,000	
	IQUITOS - Saramiriza -	Marañón	6,720	1,440
	IQUITOS - INTUTO -	Tigre	18,720	7,200
	IQUITOS - TROMPETEROS -	Corrientes	53,568	8,640
	IQUITOS - ANDOAS -	Pastaza	48,000	
	IQUITOS - YURIMAGUAS -	Huallaga	205,200	216,000
		TOTAL	1,225,008	290,880
2. Ruta: Iquitos - Contamana (Pucallpa)				
Comprende:				
Las Rutas:	IQUITOS - REQUENA -	Ucayali	57,600	115,200
	IQUITOS - Contamana (PUCALLPA)	Ucayali	235,200	158,400
			TOTAL	292,800
3. Ruta: Iquitos - Santa Rosa (Leticia y Benjamín constant)				
Comprende				
Las Rutas:	IQUITOS - CABALLO COCHA	Amazonas	24,192	19,200
	IQUITOS - SANTA ROSA	Amazonas	38,400	92,160
	IQUITOS - MAZAN-PANTOJA	Napo	27,648	21,600
	IQUITOS - EL ESTRECHO	Putumayo	3,840	1,200
	IQUITOS - ANGAMOS	Yavarí	3,600	1,440
		TOTAL	97,680	135,600
		TOTAL	1,615,488	700,080

Fuente: DRTC. Oficina ejecutiva de Transporte Fluvial de Loreto.

*: Esta ruta es utilizada para el servicio de transporte de petróleo crudo a la refinería de Punchana; no se tuvo en cuenta para determinar los ejes estratégicos.

c) TRAFICO FLUVIAL ENTRE IQUITOS Y SANTA ROSA (Leticia y Benjamín Constant).

El Trafico Fluvial entre Iquitos y Santa Rosa, se desarrolla históricamente a través del río Amazonas, con embarcaciones de capacidad de 200 a 300 Toneladas de Carga y de 180 pasajeros en promedio, dedicándose a la comercialización de productos agropecuarios, pesqueros y material de construcción. Esta ruta contribuye a la integración geopolítica de la Región. con los países de Colombia y Brasil.

Sin embargo el tráfico fluvial, presenta limitaciones de un buen servicio, por la ausencia principalmente de infraestructura portuaria, los malos pasos de los ríos y adicionalmente a ella las características o tipos de embarcaciones existentes, que no favorecen al tráfico fluido en esta ruta.

d) TRAFICO FLUVIAL ENTRE IQUITOS Y CONTAMANA (PUCALLPA)

Iquitos como principal mercado de la Región tiene conexión fluvial con la ciudad de Contamana y con Pucallpa, en el Departamento de Ucayali y a su vez por intermedio de la carretera Federico Basadre, permite la relación comercial con la Costa, principalmente con la ciudad de Lima.

Esta ruta permite el transporte terrestre de pasajeros y carga, entre ellos productos industriales y alimenticios (harina, azúcar, alimentos enlatados), materiales de construcción, etc., y el trasbordo a embarcaciones, generalmente este sistema es utilizado para el abastecimiento de la ciudad de Iquitos y Área de influencia. Recíprocamente se transporta, madera aserrada, mercancías importadas y otros productos de la biodiversidad, que son llevados por embarcaciones de Iquitos a Pucallpa con trasbordo para ser conducido vía terrestre con destino Lima.

e) TRAFICO FLUVIAL ENTRE IQUITOS Y YURIMAGUAS

El tráfico Fluvial entre Iquitos y Yurimaguas, se realiza a través del río Huallaga, tiene importancia por la interconexión de selva baja con la Sierra y la Costa por la carretera Marginal de la Selva.

Esta ruta tiene mejores condiciones para el transporte de carga, pasajeros y actividades comerciales apoyado por el Terminal Portuario de Yurimaguas, suficiente y moderno con capacidad para el almacenaje de productos y su accesibilidad de pasajeros. Sin embargo presenta dificultades en el Servicio Portuario por el arenamiento del río Huallaga.

Su importancia se debe a la relación Comercial entre las ciudades de Tarapoto y la Costa, como es el mercado de Lima, en el abastecimiento de productos Industriales y Alimenticios, (Verdura, Huevos, Fruta) y Materiales de Construcción. La Ruta Iquitos-Yurimaguas, utiliza el sistema de transporte de tipo multimodal, su recorrido se inicia en Iquitos por vía fluvial para luego continuar por vía terrestre a la costa, la carga que se traslada de esta zona es de naturaleza pesquera, Combustible, madera y otros productos diferentes a la madera hasta la ciudad de Lima.

En el departamento de Loreto el transporte de carga y pasajeros fluvial es el modo más importante de volúmenes de carga movilizadas hacia el interior y exterior, complementándose con el sistema de transporte carretero, entre las localidades de Yurimaguas - Tarapoto, Iquitos - Pucallpa y en menor escala Saramiriza - Amazonas.

3.1.2 Descripción de la Oferta Vial del Departamento

✓ Red vial del departamento

Está conformado por las carreteras que abarca una longitud total de 389.98 Km. de las cuales 124 Km. tiene categoría nacional, corresponde a las carreteras Yurimaguas Tarapoto, 78 Km. la carretera Saramiriza - Corral Quemado; 94.4 de nivel departamental Carretera Iquitos - Nauta y 170.58 Km. son vecinales: La vía Yurimaguas a Tarapoto, en proceso de mejoramiento la superficie por el Gobierno Central, por ahora es la más importante, pues a través de ella existe un importante flujo de carga y pasajeros cuyo destino es Lima. Otra vía a nivel nacional de menor trascendencia es la carretera Saramiriza - Pucunta (Dpto. Amazonas) y Corral Quemado en Lambayeque de 78 Km. de longitud que corresponde al departamento de Loreto. A través de ella se abastece las compañías petroleras y supervisora de la operación del Oleoducto Nor peruano; es utilizado por la población asentada en este tramo como Félix Flores, Santa Rosa, Sheboredo, Wawico y Saramiriza para el abastecimiento de abarrotos y productos agropecuarios.

Tabla N° 27. Resumen de la Red Vial por Tipo de Red y Superficie de Rodadura

TIPO DE RED	TOTAL KM	TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA			
		ASFALTADO	AFIRMADO	TROCHA CARROZABLE	TROCHA PEATONAL
		KM.	KM.	KM.	KM.
NACIONAL	125.60	11.00	35.00	78.00	
DEPARTAMENTAL	94.40	94.4		32.83	
VECINAL	170.58		96.75	32.83	41.00

Fuente: DRTyC Loreto.

- ✓ **RED NACIONAL: Listado de caminos nacionales que cruzan el departamento y su estado de conservación.**

Red de Transporte Terrestre

En el departamento de Loreto, la red nacional está conformada por la carretera Yurimaguas - Tarapoto (Término de la Marginal de la Selva Norte), con una longitud de 46 kilómetros, de los cuales 11.00 Km. están asfaltado y 68.60 kilómetros están a nivel de afirmado, haciendo un total de 125.60 Km.

Esta vía cumple una importante función en el desarrollo socio económico de la Selva Baja, a través de ella se interrelaciona con la Costa y la Sierra, tanto para el abastecimiento de materiales de construcción, alimentos, productos industriales y destino turístico, cuando se constituya un circuito turístico. Constituye un potencial eje integrador a los mercados internacionales de Brasil y Colombia, utilizando el transporte ínter modal desde Iquitos.

Otra importante vía en esta categoría lo conforma la carretera Saramiriza - Corral Quemado en una longitud de 206.50 Km. atraviesa del Departamento de Amazonas, del cual corresponde al departamento de Loreto 134.20 Km. Para el Plan Binacional y en el Marco de IIRSA deberá constituirse en un eje estratégico y corredor económico de importancia para la zona.

Una tercera vía de categoría nacional es la proyectada carretera Orellana - Chapisa (Sn. Martín) aproximadamente de 137.00 Km., cuenta con estudios de preinversión a nivel de perfil aprobado.

Tabla N° 28. Listado de Caminos Nacionales que atraviesan el Departamento

Código de Identific. del camino	Nombre Origen /Destino	Longitud Sobre el Depart.(Km)	Tipo de Superficie	Ancho	Ciudades que atraviesa (*)	Código de Empalmes de Vías Departamentales	Origen/ Destino Vías Departamentales
008A	Yurimaguas - Tarapoto	125.60	AFIRMADO	8 M	Sn Juan Pamplona, Pampa Hermosa, Caynarachi	--	Yurimaguas - San Martín
004 C	Saramiriza - Dpto. Amazonas	134.20	Afirmado	6 M	Félix Flores, Sta. Rosa, Paraiso, Tayunsa, Wawico. Saramiriza		Loreto - Lima
	Orellana - Chazuta*	137.00	Trocha	5 M	Orellana, Sta. Catalina, Chazuta		Loreto - San Martín
	Total	396.80					

Fuente: DRTyC - Elaboración: Equipo Técnico

- ✓ **RED DEPARTAMENTAL: Listado de caminos departamentales y su estado de conservación.**

Está conformada por la Carretera Iquitos - Nauta, tienen una longitud de 94.4 totalmente asfaltada, construida por el Gobierno Regional de Loreto, operativa en toda su longitud.

Tabla N° 29. Listado de Caminos Departamental

ORIGEN/ DESTINO	LONGITUD TOTAL KM.	CARACTERISTICAS					
		ASFALTADO KM.	AFIRMADO KM.	CIUDADES QUE ARTICULA	TROCHA CARROZABLE KM.	TROCHA. PEATONAL. KM	MONTAÑA VIRGEN
RED DEPARTAMENTAL	94.40	94.40					
PROVINCIA DE MAYNAS	58.40	58.40					
SECTOR IQUITOS (IQUITOS - EMP. ENT. AEROPUERTO)	58.40	58.40		San Juan, Varillal, Peña Negra, Nvo, Horizonte, San Lucas, El Triunfo, Huambé, etc.			
PROVINCIA DE LORETO	36.00	36.00					
SECTOR NAUTA	36.00	36.00		Nauta, Cahuide, Asentamientos Humanos			

Fuente: DEIT-DRTC. Loreto.2005

La **Carretera IQUITOS - NAUTA**, es la principal carretera que integra núcleos estratégicos como son la ciudad Iquitos capital departamental, distrito de San Juan Bautista, y la ciudad de Nauta, capital de la Provincia de Loreto en el río Marañón, obra de prioridad contemplada en la Ley N° 27037 “Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía” (Séptima Disposición Complementaria).. Además se constituye en un eje económico y turístico, al brindar la ventaja de utilizar servicios de transporte inter modal, contribuyendo al desarrollo de esta zona.

Red de Transporte Fluvial

En este nivel las principales vías fluviales conformadas por los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas; por su rol integrador natural de los territorios provinciales se constituyen en vías de carácter departamental.

Así tenemos El eje fluvial Iquitos Yurimaguas interlazados por el río Huallaga con una longitud de 659.31 Km. Incluyendo parte del río Marañón; el otro eje es Iquitos - Contamana y Pucallpa a través del río Ucayali, la longitud del eje vial fluvial es de 944.52 Km. A ella se integra la Provincia de Requena. Otro importante eje vial fluvial es la de Iquitos a Santa Rosa unidos por el río Amazonas, incorporando a otras localidades como Indiana, Pebas, San Pablo, Caballo Cocha, etc. La longitud total es de 2,229.31 Km.

MAPA N° 13

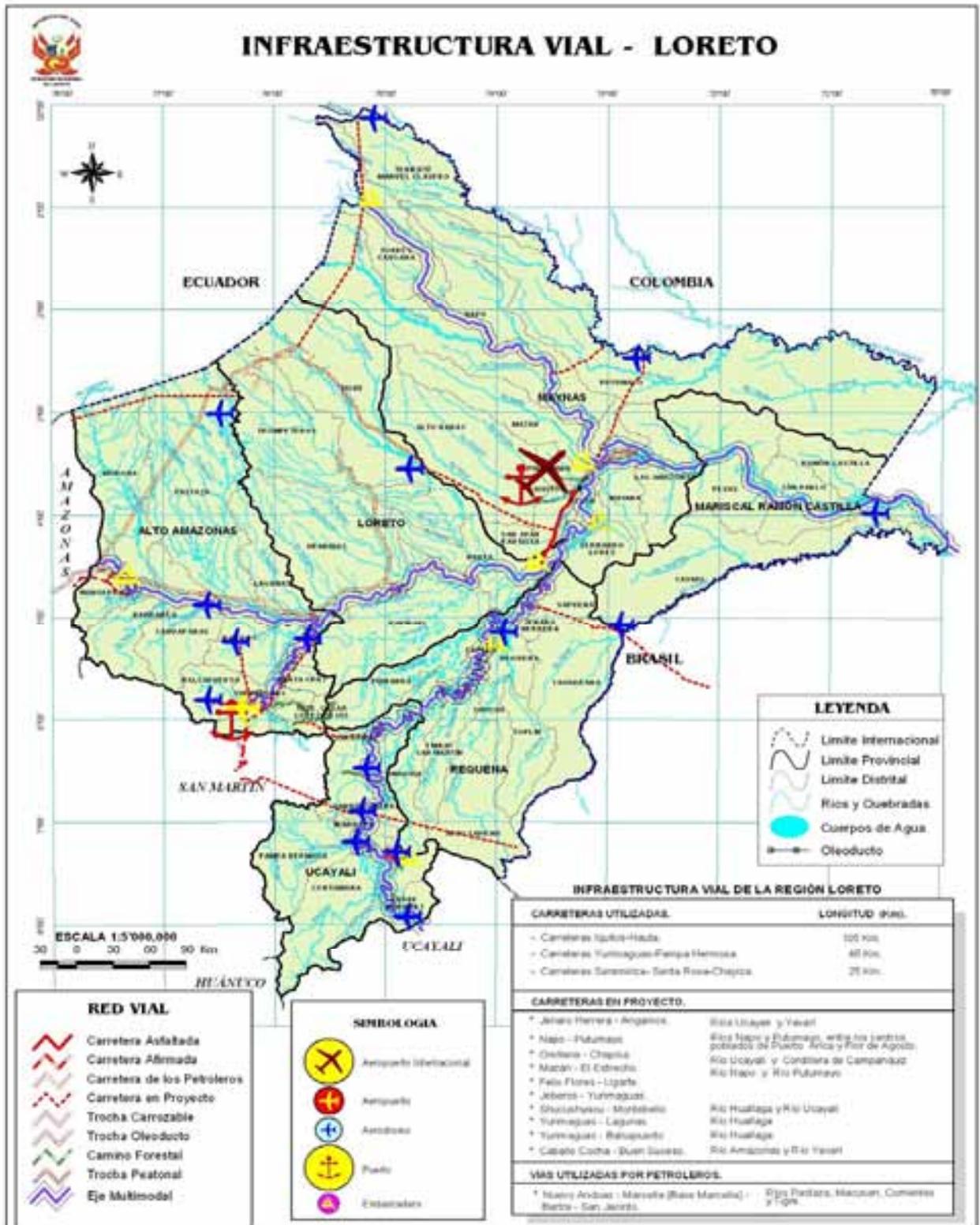


Tabla N° 30. Listado de Vías Fluviales Departamentales

Código de Identificación del camino	Origen / Destino	Longitud (Km)	Tipo de Superficie	Ancho de Río	Provincias que Articula	Km. Total de Afluentes que articula
	Iquitos - Yurimaguas	659.31	Río Marañón	300 a 800	Maynas-Loreto-Alto Amazonas	1,990.70
	Iquitos-Contamana-Pucallpa	944.52	Río Ucayali	300 a 1,000	Maynas-Requena-Ucayali	218.14
	Iquitos - Santa Rosa	625.98	Río Amazonas	1,000 a 4,000	Maynas-Ramon Castilla	3,348.41
	Total	2,229.81				5,557.25

Fuente: DRTyC-Plan vial 2003.

Las diferentes vías fluviales no cuentan con la codificación tal como los caminos, son ejes articuladores de los diferentes ríos afluentes y espacios provinciales de la región.

✓ **RED VECINAL y su importancia en la conectividad del departamento.**

Red de Transporte Terrestre.

La Red Vecinal en el Departamento de Loreto, está conformado por 1550.95 Km. de longitud, de esta red 897.70 Km. se encuentra a nivel de trocha peatonal, afirmado 178.60 Km., y 474.65 Km. se encuentran a nivel de Trocha Carrozable.

Tabla N° 31. Listado de Caminos Vecinales

DESCRIPCION NOMBRE DE CARRETERA	LONGITUD TOTAL KM.	TIPO DE SUPERFICIE					
		ASFALTADO KM.	AFIRMADO KM.	S/ AFIRMAR KM.	T.CARROZABLE KM.	T. PEAT. KM.	MONTAÑA VIRGEN
RED VECINAL							
PROVINCIA DE MAYNAS	99.38	0	44.55	4.00	16.83	34.00	
R 501 - SANTA CLARA	6.65		6.65				
EMP. R. 101 - SANTO TOMAS	5.20		5.20				
EMP. R. 101 - ZUNGAROCOCHA - Llanchama	11.70		11.70				
EMP. 101 - EL PAUJIL - RIO NANAY	23.00		5.00		5.00	13.00	
EMP. 101 - NUEVO HORIZONTE	25.00		7.00	2.00	2.00	14.00	
EMP.101 -EX - PETROLERO	18.00		3.00	2.00	6.00	7.00	
MAZAN - INDIANA	6.00		6.00				
MAZAN - TIMICURILLO	3.83				3.83		
PROVINCIA REQUENA	25.00	0.00	18.00	0.00	0.00	7.00	0
GENARO HERRERA - REQUENA	25.00		18.00			7.00	
PROVINCIA Ucayali	22.20	0.00	22.20	0.00			
CONTAMANA - AGUAS CALIENTE	22.20		22.20				
PROVINCIA DE ALTO AMAZONAS	16.00	-	-		16.00		
YURIMAGUAS - MUNICHIS	16.00				16.00		
PROVINCIA DE RAMON CASTILLA	8.00	0.00	8.00	0.00	0.00	0.00	
CABALLO COCHA - CUSHILLOCOCHA	8.00		8.00				
TOTAL	170.58	0.00	92.75	4.00	32.83	41.00	

Fuente: DEIT - DRTC-2004

Su importancia radica, en la integración de los pueblos ubicados en las zonas aledañas en el caso de la provincia de Maynas a los distritos de San Juan, abasteciendo al mercado de Iquitos, de igual manera este rol cumplen las Provincias de Requena, Ucayali; originándose un flujo comercial importante, articulando económicamente a localidades menores. A la red vial del departamento se suman 1,142.67 Km. De longitud de vías vecinales en condiciones de afirmado y trocha peatonal. Integra a localidades aledaña a los principales mercados de Iquitos, Belén principalmente, entre ellos podemos mencionar los caminos a Puerto almendra, Santa Clara, Santo Tomás, etc., desde donde se abastece con productos agropecuarios y materiales de construcción (madera redonda).

Red de Transporte Fluvial

Las vías fluviales tienen un rol integrador de importancia en toda la amazonía peruana, conformadas por los grandes ríos como el Amazonas, Marañón, Ucayali y Huallaga, las cuales tienen su formación en los Andes Peruanos, en su recorrido se alimentan de ríos más pequeños como son el Napo, Tigre, Morona, Pastaza, Nanay e Itaya entre los más importantes, cuyas longitudes son significativas que superan en promedio los 3,300 Km. integrando toda la superficie territorial de Loreto. Sirven de vías de comunicación entre pueblos, ribereños, que suman 943,807 (proyectado por INEI -2005) habitantes.

Tabla N° 32. Incidencia de Vías fluviales del Departamento.

Provincia	Total de Ríos Provinciales (Km.)	Extensión Territorial de la Provincia	Extensión Territorial / Km. total de Vías	Población Total de la Provincia	Población / Km. total de caminos vecinales
MAYNAS	3,348.41	119,998.18	35.84	536,423.00	160.20
ALTO AMAZONAS	1,062.85	61,076.64	57.46	162,182.00	152.59
LORETO	997.85	65,804.78	65.95	69,757.00	69.91
RAMON CASTILLA	0.00	39,171.66	0.00	47,100.00	0.00
REQUENA	218.54	52,553.20	240.47	63,875.00	292.28
UCAYALI	0.00	30,248.10	0.00	64,470.00	0.00
Total	5,627.65	368,852.56	399.72	943,807.00	

Fuente: INEI-Dirección de censos y encuestas

Estado de la Red Vial y su Incidencia en el Desarrollo Departamental

Las diferentes vías terrestres en su estado actual no favorecen sustancialmente al desarrollo del departamento, en unos casos por que no están concluidas encontrándose a nivel de afirmado o en proceso de construcción como la carretera Yurimaguas Tarapoto. Que hacen oneroso el servicio de transporte en esta parte del país.

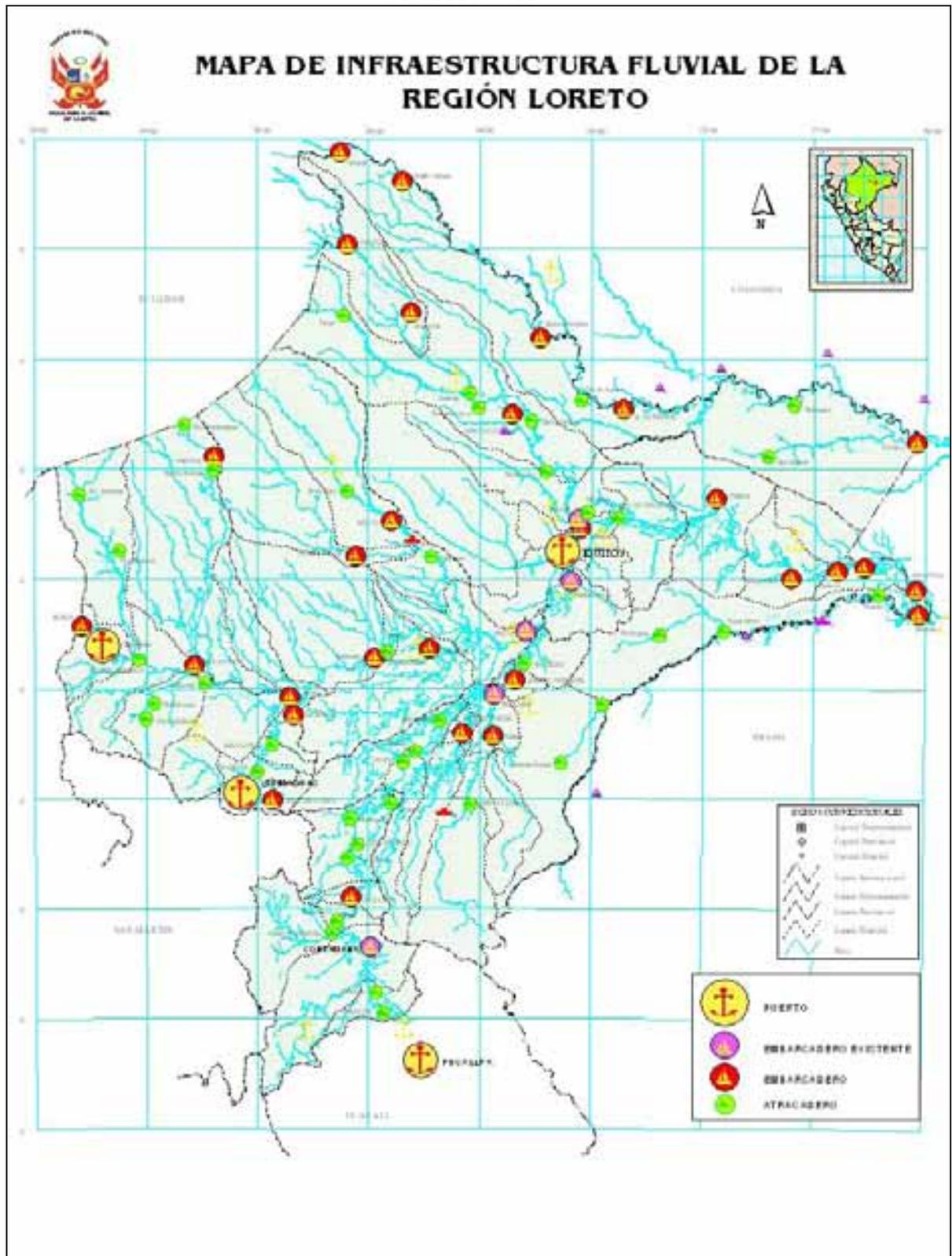
Tabla N° 33. Incidencia de Vías Fluviales Provinciales del Departamento

Provincia	Total de Caminos Rurales (Km.)	Extensión Territorial de la Provincia	Extensión Territorial / Km. total de caminos vecinales	Población Total de la Provincia - Año 2005	Población / Km. total de caminos vecinales
MAYNAS	913.45	119,998.18	131.37	536,423	587.25
ALTO AMAZONAS	302.50	61,076.64	201.91	162,182	536.14
LORETO	170.00	65,804.78	387.09	69,757	410.34
RAMON CASTILLA	8.00	39,171.66	4,896.46	47,100	5,887.50
REQUENA	135.00	52,553.20	389.28	63,875	473.15
UCAYALI	22.00	30,248.10	1,374.91	64,470	2,930.45
Total	1,550.95	368,852.56	7,381.02	943,807	

Fuente: INEI-Dirección de censos y encuestas

Las condiciones de los ríos es variable y estacional presentando las mayores restricciones en los periodos de vaciante, que a su vez significa mayores costos, sea por perdida de tiempo en navegación o posibles daños a las naves por perdida de profundidad en los canales de acceso a los puertos.

MAPA N° 12



Existe un mercado cautivo en la Región originado por la ubicación geográfica de las ciudades capitales, provinciales, así como de localidades pequeñas en zonas intermedias que utilizan el cauce de los ríos para abastecerse de diversos productos. Regionales y extraregional. Favoreciendo a la integración intradepartamental e interregional.

ESTADO DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL, POR PROVINCIAS

La red vial total del departamento de Loreto en sus diferentes niveles alcanza a 1,761 Km.; el 51.0 % se encuentra en la situación de Trocha peatonal, el 19.4 % es trocha carrozable, el 13.9% tramo virgen y un 10.1% afirmada.

Observando la Tabla N° 28. la provincia de Maynas concentra la mayor longitud de caminos terrestres con 987.3 Km. de ella 58.4 Km. están en buen estado. Como trocha peatonal existe una longitud de 512.7 Km., toda se encuentra por rehabilitar. En las condiciones de trocha carrozable, 104.8 Km. también por rehabilitar. La provincia de alto Amazonas tiene unos 302 Km. de los cuales 212.5 Km. Están a nivel de trocha carrozable y por rehabilitar.

Tabla N° 34. Resumen del Estado Actual de la Red Vial Departamental

REGIÓN / PROVINCIA	Asfaltada			Afirmada			Trocha carrozable			Trocha Peatonal			Tramo virgen	Total
	Total	Buen. Estado	Por Rehab	Total	Buen Estado	Por Rehab	Total	Buen Estado	Por Rehab	Total	Buen Estado	Por Rehab	Total	
SELVA														
MAYNAS	58.4	58.4		93.4		93.4	104.8		104.8	512.7		512.7	218.0	987.3
LORETO	36.0	36.0		0.0			5.0		5.0	138.0		138.0	27.0	206.0
UCAYALI	0.0			22.2		22.2	20.0		20.0	80.0		80.0		122.2
REQUENA	0.0			18.0		18.0	0.0			117.0		117.0		135.0
ALTO AMAZONAS	3.0	3.0		37.0		37.0	212.5		212.5	50.0		50.0		302.5
RAMON CASTILLA	0.0			8.0		8.0	0.0			0.0				8.0
TOTAL	97.4	97.4	0.00	178.6	0.00	178.6	342.3	0.00	342.3	897.7	0.00	897.7	245.0	1761.0
%	5.5			10.1			19.4			51.0			13.9	100.0

Fuente: DRTyC. Plan Vial. 2003

INCIDENCIA DEL ESTADO DE LAS VÍAS EN EL DESARROLLO DEPARTAMENTAL

Para Loreto el estado de las vías fluviales no es tanto una limitante como sucede con las vías terrestres, ella pasa por tener la infraestructura fluvial adecuadamente señalizada de acuerdo a los avances tecnológicos, tal como en otros países, con puertos y embarcaderos acondicionadas y con buena información sobre el servicio de carga, pasajeros y navegabilidad.

ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD TERRITORIAL

Las características de los ríos determinan un adecuado nivel de accesibilidad entre pueblos y a través del cual se desarrollan actividades económicas, principalmente en el abastecimiento de productos agropecuarios, a la ciudad de Iquitos. En la época de vaciante de los ríos, los barcos de ruta internacional tienen limitaciones de accesibilidad al puerto de Iquitos. teniendo que realizar faenas de embarque y desembarque , con costos adicionales.

RED DE TRANSPORTE TERRESTRE

a.- CARRETERA BELLAVISTA - MAZAN

Esta vía se encuentra en proyecto y comprende una carretera de 60 Km. Con un área de influencia estimada en 60,000 has. Localizadas entre los río Nanay, Amazonas y Mazan - Napo, en los distritos de Punchana y Mazan, a los que se sumaría Indiana por estar este distrito conectado con Mazan vía una vereda peatonal de mortero carrozable para vehículos menores.

Esta vía tiene prioridad según la Propuesta de Desarrollo Sostenible de la región Loreto, donde se señala que en el mediano y largo plazo será una importante zona de expansión urbana para la ciudad de Iquitos, reducirá la distancia fluvial del río Napo a Iquitos, se ampliara la oferta de productos agropecuarios al incorporarse nuevas áreas de cultivo, se generara un espacio no erosionable en las riberas del río Nanay, constituye una alternativa para la construcción del nuevo muelle de Iquitos y por ultimo, se establecerán nuevas áreas para la promoción y desarrollo de actividades de conservación: La vía completa Mazan - Iquitos - Nauta articularía las dos cuencas principales del Maraón y Napo. Tiene un bajo nivel de accesibilidad por ser una trocha peatonal, cuando llueve se pone en mal estado.

b.- CARRETERA NAPO - PUTUMAYO

Es importante por que articula dos cuencas hidrográficas fronterizas como son la de los ríos Napo y Putumayo, en la provincia de Maynas. Actualmente existe una vía entre el Puerto Arica y Flor de Agosto, antes afirmada y actualmente remontada y en mal estado. Esta vía interconecta asentamientos menores además de propiciar el desarrollo de los poblados de El estrecho, capital del distrito de El Putumayo y Santa Clotilde, capital del Distrito El Napo.

Mediante esta vía existiría una interconexión multimodal con la vía Bellavista Mazan que traería muchos beneficios en el transito de personas y productos desde la frontera con Colombia, actualmente poco vinculada a la dinámica económica regional. Urge su rehabilitación en el corto plazo. Esta su accesibilidad des nula, sirve para realizar faenas de caza, extracción de madera.

MAPA N° 13



c.- CARRETERA JENARO HERRERA – COLONIA ANGAMOS

Comprende a los Distritos de Jenaro Herrera y Yaquerana, con su capital Colonia Angamos, ambos pertenecientes a la Provincia de Requena, uniendo las cuencas del río Ucayali y el Yavarí.

Actualmente existe un tramo pequeño construido desde Jenaro Herrera. Es importante esta vía como factor de integración de la frontera donde se ubica Colonia Angamos (río Yavarí). Tiene una longitud de 110 Km. Solo 15 Km. Están en regular estado de conservación, mientras que el resto se encuentra remontado, con puentes deteriorados.

Esta vía permitirá el tránsito de personas y productos desde el río Yavarí, frontera con Brasil, uniendo esta parte de la Amazonía a la dinámica económica regional, actualmente poco vinculada por la poca accesibilidad dada la enorme distancia que significa navegar desde el Amazonas hasta el Yavarí. Es un anhelo de la población local por su rehabilitación en el corto plazo, contando para ello con su participación activa además del gobierno regional. Al igual que la anterior su accesibilidad es nula, sirve para realizar faenas de caza, extracción de madera

d.- OTRAS VIAS ALTERNAS

Carretera Picota (río Huallaga) – Chontal – Orellana (río Ucayali).

Esta carretera es una alternativa a la carretera Chazuta – Leticia – Yanayacu – Orellana. Articula las cuencas del Huallaga con el Ucayali. Comprende la construcción de una carretera afirmada que en una segunda etapa podría prolongarse hasta el hito 80 (Frontera con Brasil). Que podría facilitar una relación con la ciudad de Cruzeiro Do Sul en Brasil. Esta su accesibilidad es nula, sirve para realizar faenas de caza, extracción de madera

Carretera Yurimaguas – Balsa Puerto

Comprende la construcción de una carretera con características de afirmado en su primera fase, como parte de un proyecto que constituye una futura integración vial con Saramiriza. Actualmente parte del trazo es trocha carrozable habilitada. Esta su accesibilidad es nula, sirve para realizar faenas de caza, extracción de madera

Carretera Yurimaguas – Jeberos

Comprende la construcción de una carretera afirmada con el propósito de articular e integrar a Yurimaguas con el poblado de Jeberos y permite superar su condición de centro poblado mediterráneo. Esta su accesibilidad es nula, sirve para realizar faenas de caza, extracción de madera

Carretera Contamana - Aguas Calientes

Comprende una carretera afirmada en mal estado y pésimas conservación, corresponde **rehabilitar la carretera y programar su mantenimiento** para potenciar el uso de los recursos turísticos y la explotación de minerales existentes en la zona. Se recomienda asfaltar 10 Km. De los 22.2 Km. De esta vía, manteniendo los 12.2 adicionales como afirmada para evitar mayores impactos en la zona. Es de mediana accesibilidad, integra con mucha dificultad a la zona turística de las aguas termales y de la colpa de aves.

Las grandes distancias existentes entre los centros poblados de la Región Loreto y toda la Amazonía, no son concordantes con el desarrollo de una infraestructura vial, las condiciones ambientales físicas de la Región, tales como las características de sus recursos hídricos y regímenes de lluvias no han favorecido la construcción de Proyectos Viales que permitan integrar a la región amazónica.

ESTADO DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL, POR PROVINCIAS

Los ríos representan las vías de Comunicación más importantes en el oriente del Perú, cuyos enlaces con las carreteras, los hace más atractivos para su desarrollo, conformando parte integral de los corredores que nos unirán internacionalmente con los países vecinos y permitan al Perú, una salida hacia el Océano Atlántico.

Por el momento se puede garantizar una navegación sin problemas en los ríos Amazonas y Ucayali, para el transporte de unidades de carga, en los ríos Maraón, Napo y Huallaga; a pesar que en los ríos de la amazonía hay épocas de vaciante que influyen en la navegación normal de las embarcaciones.

Por otra parte los ríos presentan en su morfología grandes meandros y malos pasos, por lo que constantemente deberá realizarse inspecciones a favor de la navegación y estudios en las partes altas de estos ríos, se debe efectuar especialmente en el río Maraón, entre las localidad de Saramiriza y su confluencia con el río Huallaga y de allí al río Amazonas.

Tabla N° 35. Principales Características de los Ríos de la Amazonía

N°	Nombre del Río	Longitud Km.	Ancho	Faros Electr.	Letreros	Malos Pasos
1	Río Amazonas	625.98	1000 a 4000 m	6	23	24
2	Río Yavari	716.72	400 a 600 m	---	1	6
3	Río Putumayo	1,603.83	600 a 1200 m	---	5	13
4	Río Nanay	370.00	100 a 200 m	---	---	---
5	Río Napo	579.68	400 a 1000 m	---	3	20
5	Río Curaray	448.18	100 a 200 m	---	1	---
7	Río Maraón	659.31	300 a 800 m	---	8	17
8	Río Tigre	614.86	80 a 300 m	---	1	9
9	Río Corrientes	312.99	80 a 200 m	---	---	8
10	Río Pastaza	340.77	80 a 150 m	---	2	18
11	Río Morona	405.59	80 a 200 m	---	2	14
12	Río Huallaga	316.69	300 a 800 m	---	2	12
13	Río Ucayali	944.52	300 a 1000 m	---	9	13
14	Río Tapiche	218.54	80 a 150 m	---	---	---
Total		8,157.66		6	57	154

Fuente: Grupo de Trabajo Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía

Para efectos del transporte multimodal⁶ en los ríos, el Departamento de Loreto cuenta con dos puertos que permiten cambios modales que son: Iquitos y Yurimaguas, en el río Huallaga, que también conecta con el puerto de Pucallpa, a orillas del río Ucayali.; y a su vez con las vías terrestres a la Costa principalmente.

En este eje multimodal, la localidad de Saramiriza, actualmente es un pequeño poblado de no más de 5,000 habitantes, sin embargo presenta grandes posibilidades de desarrollo que sustente la instalación de un puerto fluvial que complementaria, a la construcción de la carretera Oracuzo - Saramiriza, se haría efectiva la existencia del corredor internacional, con cambio modal al transporte fluvial por el río Maraón y el río Amazonas, en embarcaciones de poco calado hasta el puerto de Iquitos permitiendo trasbordo(Lanchonaje) a buques de alto bordo para su salida al Atlántico.

Debido a la difícil morfología de los ríos amazónico, deberá mantenerse un monitoreo constante que permita una navegación fluida, eliminando los malos pasos, bancos de arena, etc.

⁶ Transporte Multimodal: Servicio vía Terrestre y Fluvial

Deberá efectuarse un estudio definitivo para la instalación del puerto de Saramiriza y proceder a su construcción, igualmente un estudio de navegabilidad entre este puerto y el puerto de Iquitos que determine los calados máximos para efectos de determinar los tipos de embarcaciones accesibles en esta navegación. Debe darse prioridad a mejorar las vías de acceso a los puertos por vía terrestre, creando vías específicas para el tráfico de camiones que ingresen y salen de los puertos.

RED DE TRANSPORTE FLUVIAL

De los innumerables ríos existentes en la cuenca amazónica, los Ríos Amazonas, Marañón, Ucayali y Huallaga son los de mayor importancia para el transporte fluvial comercial.

RÍO AMAZONAS.- Se forma por la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali a unos 125 Km. de la ciudad de Iquitos, de esta ciudad aguas abajo, el río corre unos 440 kilómetros por territorio peruano hasta Ramón Castilla, cerca de la población Colombiana de Leticia y su longitud total de Iquitos a Belem do Pará, cerca de su desembocadura, es alrededor de 3,540 kilómetros. Es navegable por barcos de 15' pies de calado hasta Iquitos y por embarcaciones fluviales de 300 a 500 toneladas de capacidad y 9' pies de calado en toda su extensión. Es considerado como uno de los más caudalosos del mundo.

RÍO HUALLAGA.- Es el afluente más grande del río Marañón, nace en los andes del Perú, es navegable todo el año por embarcaciones de 3' a 4' pies de calado, y de 300 a 500 Toneladas de Capacidad, desde la ciudad de Yurimaguas; tiene una longitud de recorrido hasta la desembocadura en el río Marañón de 250 Km.

RÍO UCAYALI.- Se forma por la confluencia de los ríos Tambo y Urubamba. En el Departamento de Loreto, Corre al este de los ríos Huallaga y Marañón, y casi totalmente en la región baja de la selva, bordeando el área de la ceja de montaña. Es navegable todo el año por embarcaciones de 7' pies de calado, de 300 a 500 toneladas de capacidad, desde su confluencia con el Marañón hasta Pucallpa en una distancia de 890 kilómetros. Es navegable, también por embarcaciones de 3' pies de calado, durante todo el año en toda su extensión, y otros 530 Km. aguas arriba de Pucallpa.

RÍO MARAÑÓN.- Tiene su origen en lo alto de los andes y penetra en la selva después de pasar por la cordillera oriental, en el Pongo de Manseriche. Desde este punto es navegable durante todo el año por embarcaciones de 4' pies de calado; con ciertas limitaciones de navegabilidad en época de vaciante, el río es navegable desde la desembocadura del río Huallaga al Marañón, por embarcaciones de mayor calado, aún en máxima vaciante. Hasta la boca del río Huallaga hay alrededor de 390 Km. y de ahí al punto donde confluye, juntamente con el río Ucayali para formar el río Amazonas, hay otros 400 Km.

Tabla N° 36. Resumen, caracterización y estado de las vías departamentales

RUTA KM.		LONGITUD Km	ANCHO PROMEDIO DEL RIO (m)	ESTADO DEL RIO	N° DE DÍAS QUE RUTA PERMANECE INTRANSITABLE	IDMA	PROMEDIO DE LAS RELACIONES FLETE/PRECIO
Desde	Hasta						
IQUITOS	YURIMAGUAS	714	300 A 800	REGULAR	0	440	54.00
IQUITOS	REQUENA	238	300 A 1000	REGULAR	0	216	30.00
IQUITOS	CONTAMANA(Pucallpa)	837	300 A 1000	REGULAR	0	726	48.23
IQUITOS	PUTUMAYO	1,289	300 A 800	REGULAR	0	N.D	
IQUITOS	CABALLO COCHA	374	1000 A 4000	REGULAR	0	108	40.00
IQUITOS	TORRES CAUSANA	599	300 A 800	REGULAR	0	48	45.00
IQUITOS	TROMPETEROS	459	300 A 800	REGULAR	0	60	50.00
Total		4,510					

Fuente: DETA-DRTC-Loreto

Estudio de factibilidad del terminal portuario de Iquitos

GREL. REPORTE ESTADÍSTICO: Encuesta fluvial origen – destino de pasajeros y carga, Febrero 2005.

CONDICIONES DE TRANSITABILIDAD.

Se refiere en nuestro caso a las condiciones de navegación en los ríos del Departamento, estas vías tienen ciertas limitaciones que están relacionadas a los malos pasos (Arenamiento), formado por los bancos de arena, producto de la sedimentación de estos en todo su recorrido y en menor grado las palizadas⁷.

Por la necesidad del servicio a la población, las embarcaciones tienen que desplazarse en el día y en la noche, lo que demuestra que la navegabilidad tiene las condiciones necesarias; pero es importante para optimizarlo, tomar acciones orientadas a regularizar el ordenamiento del Transporte Fluvial y señalización de las rutas.

Los ríos de la Hoya Amazónica desde sus orígenes y su recorrido, continuamente cambian su cauce debido a la erosión de sus orillas, formando playas⁸ e islas. Este proceso de erosión y sedimentación se debe a la variación de los niveles de los ríos, entre creciente y vaciante, (Ver mapa Hidrográfico y de Navegabilidad)

A fin de tener un pleno conocimiento de la navegabilidad, accesibilidad de los principales ríos de esta parte de la hoya amazónica, el Gobierno Regional conjuntamente con la Dirección General de Transporte Acuático del MTC, vienen ejecutando los estudios básicos que permitan un mejor conocimiento de la viabilidad y otros factores indicados que contribuya a un buen servicio del Transporte Fluvial, con el estudio de navegabilidad del río Ucayali que se encuentra en proceso de culminación para posteriormente realizar los mismos estudios en los ríos: Huallaga, Marañón y Amazonas.

⁷ Palizada: residuos de árboles que se encuentran en el lecho de los ríos

⁸ Playas: acumulación de arena formado por la sedimentación de los ríos

Tabla N° 37. Régimen de Variación en los principales Ríos Navegables

RIOS / MESES	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGOS.	SET.	OCT.	NOV.	DIC.
AMAZONAS	MC	MC	C	C	C	MV	MV	V	V	V	MC	MC
UCAYALI	MC	C	C	C	MV	MV	V	V	V	V	MC	
MARAÑON	MC	MC	C	C	C	MV	MV	V	V	V	MC	MC
PACHITEA	MC	C	C	C	MV	MV	V	V	V	V	MC	MC
Huallaga	MC	C	C	C	MV	MV	V	V	V	V	MC	MC
Yavarí	MC	C	V	MC	MV	MV	V	V	V	V	MC	MC
YAQUERAMA	MC	C	MC	MC	MV	MV	V	V	V	V	MC	MC
PUTUMAYO	V	V	MC	MC	MV	C	C	MV	MV	MV	MV	V
NAPO	V	V	MC	MC	MV	C	C	MV	MV	MV	MV	V
CURARAY	V	V	MC	MC	MV	C	C	MV	MV	MV	MV	V
TIGRE	V	MC	MC	MC	C	C	C	MV	MV	MV	V	V
CORRIENTES *	V	MC	MC	MC	C	C	C	MV	MV	MV	V	V
PASTAZA *	V	MC	MC	MC	C	C	C	MV	MV	MV	V	V
MORONA	V	MC	MC	MC	C	C	C	MV	MV	MV	V	V

Fuente: SERVICIO DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACIÓN DE LA AMAZONIA

C : Creciente

V : Vaciante

MV : Media Vaciante

MC: Media Creciente

* Estos ríos no tienen régimen y creciente bien definidos

Durante, la navegabilidad de los ríos por las embarcaciones particularmente diseñadas se observa una serie de limitaciones desde la insuficientes y ausencia de infraestructura portuaria, la inexistencia del ordenamiento del tráfico fluvial, hasta las restricciones en los periodos de vaciante dificultando, un servicio adecuado en cuanto a faena portuaria se requiere, esto amerita proponer la elaboración de estudios relacionados con esa deficiencia entre ellos la infraestructura tal como se puede apreciar en el cuadro siguiente:

AREA DE ESTUDIO Y PRIORIDAD PARA LA INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL DEPARTAMENTO DE LORETO.

Los tramos navegables que deben estudiarse son:

Río Amazonas	Toda su longitud
Río Marañón	Desde Borja hasta la confluencia con el Río Ucayali
Río Ucayali	Desde Atalaya hasta la confluencia con el Río Marañón
Río Putumayo	Desde Güepi hasta la confluencia con la línea de Frontera del Perú
Río Napo	Desde Cabo Pantoja hasta la confluencia con el Río Amazonas
Río Tigre	Desde Intuto hasta la confluencia con el Río Marañón
Río Pastaza	Desde Puerto Bobonaza hasta la confluencia con el Río Marañón
Río Curaray	Desde Guarnición Bellavista hasta la confluencia con el Río Napo

Fuente: Equipo de trabajo

TRÁFICO ACTUAL DEL MOVIMIENTO DE NAVES Y CARGA EN EL DEPARTAMENTO DE LORETO

MOVIMIENTO DE NAVES

Existen 113 empresas navieras o armadores fluviales que cuentan con permiso de operación cuyos registros se encuentran en las ciudades de Iquitos (372 embarcaciones), Pucallpa (96 embarcaciones) y Yurimaguas (12 embarcaciones) para el transporte fluvial nacional o cabotaje.

El número de naves que operan el sistema de Transporte Fluvial comercial en el Departamento de Loreto es de 480 unidades, según datos de la DGTA, distribuido de la siguiente forma:

Tabla N° 38. Parque Fluvial de Loreto

N°	TIPO DE EMBARCACIÓN	REGISTRADAS DGTA (LIMA)	REGISTRADAS DRTC (LORETO)	REGISTRADAS DICAPE
1	Embarcaciones Menores	34	225	1706
	Bote Fluvial (B/F)	34	225	1,706
2	Embarcaciones Mayores	384		786
	Motonave Fluvial (M/F)	142	-	259
	Empujador Fluvial (E/F)	86	-	218
	Artefacto Fluvial (A/F)	156	-	309
3	Alto Bordo	1		1
	Barco Fluvial (M/N)	1	-	1
Total		419	225	2,493

Fuente: Oficina Ejecutiva de Transporte Fluvial Loreto.

Asimismo, existe una (1) empresa naviera para el transporte fluvial-marítimo con registro en la ciudad de Iquitos que cuentan con una embarcación de Alto Bordo y capacidad total de 16,500 TM.

3.1.3. Los Servicios de Transporte de Carga y Pasajeros: Determinación de las Rutas y Frecuencia de Viajes.

El servicio de transporte de carga y pasajeros que operan en el departamento de Loreto se circunscribe al ámbito nacional el servicio entre la costa y selva a través de la vía Yurimaguas - Tarapoto - Lima, así como también el servicio informal entre la ruta Saramiriza y la costa y actualmente interprovincial mediante la ruta Iquitos - Nauta. Finalmente los servicios de transporte de carga y pasajeros de carácter vecinal que unen entre los distritos y provincia del departamento de Loreto.

DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA Y PASAJEROS

El servicio a nivel nacional esta referida a la ruta Iquitos -Yurimaguas - Lima, en una frecuencia intersemanal, con un promedio de 40 pasajeros por viajes.

El servicio provincial esta referida a la ruta Iquitos - Nauta, una frecuencia diaria, en un promedio de 25 pasajeros por viaje.

El servicio de mercancías coinciden con las rutas, pero con menor frecuencia entre Iquitos -Yurimaguas - Lima.

Para el caso de la Ruta Saramiriza - la costa Norte se estima que el servicio de transporte tiene mayor énfasis en el traslado de mercancías. Paralelo; al recorrido del Oleoducto Nor Peruano.

Tabla N° 39. Rutas de Transporte Terrestre de Pasajeros y Frecuencia de Viajes

Rutas (Origen y Destino)	N° de Empresas	Frecuencia de viajes/semana	N° de pasajeros/ viaje	Pasajeros/ semana
Interdepartamentales (Nacionales)	5	9	70	375
Yurimaguas - Tarapoto - Lima	3	6	55	330
Saramiriza - Condorcanqui	2	3	15	45
Intradepartamentales (provinciales)	2	40	25	1000
IQUITOS - NAUTA	2	40	25	1000

Fuente: Dirección Ejecutiva de Transportes Terrestre de la DRTC.

Informes del sector indican que en la ruta nacional en el tramo Yurimaguas - Tarapoto - Lima, operan 5 empresas con una frecuencia semanal de 9 viajes, 70 pasajeros en promedio por viaje, haciendo un total de 375 pasajeros por semana. En el tramo Saramiriza - Condorcanqui en el departamento de Amazonas, las escasas empresas que operan, dan servicio a las empresas petroleras y aquellas que dan mantenimiento al oleoducto.

La carretera departamental, está referida al tramo vial de la Iquitos a Nauta, en la actualidad operan 2 empresas con una frecuencia de 40 viajes semanales, trasladando en promedio 25 pasajeros por vehículo y por viaje, haciendo un total a la semana de unas 1000 persona. El costo de pasaje es de 8 a 10 Nuevos Soles y el flete de 60 a 80 Nuevos Soles la tonelada.

Tabla N° 40.- Rutas de Transporte de Pasajeros y Frecuencia de Viajes

Rutas (Origen y Destino)	N° de Naves	Frecuencia de viajes/mensual	N° de pasajeros/ viaje	Pasajeros/ mensual	Pasajeros/ anual	Orden Importancia
Interdepartamentales (Nacionales)						
Iquitos - Yurimaguas	15	6	200	18,000	216,000	1
Iquitos - Contamana (Pucallpa)	15	4	220	13,200	158,400	2
Iquitos - Santa Rosa (Leticia y Benj. Const)	8	8	120	7,680	92,160	3
Total					466,560	
Intradepartamentales (provinciales)						
Iquitos - Requena	8	10	120	9600	115,200	1
Iquitos - Nauta	4	10	120	4800	57,600	2
Iquitos - Mazan/Pantoja/Arica	3	6	100	1800	21,600	3
Iquitos - Caballo Cocha	2	8	100	1600	19,200	4
Iquitos - Trompeteros	2	6	60	720	8,640	5
Iquitos - Intuto	2	6	50	600	7,200	6
Iquitos - Saramiriza	1	2	60	120	1,440	7
Iquitos - El Estrecho	1	1	100	100	1,200	8
Iquitos - Angamos	1	1	100	100	1,200	9
Total					233,280	

Fuente: DRTyC 2004

DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIO DE TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA Y PASAJEROS

En Loreto se asume que las rutas Iquitos Contamana (Pucallpa), Yurimaguas y Santa Rosa, son de carácter nacional, en el primer caso las 15 naves que operan transportan carga con destino al departamento de San Martín y a la costa.

Por la cuenca del río Ucayali la ruta se considera a Contamana, pero el destino final den la carga es la ciudad de Pucallpa. Se han registrado 15 naves que operan en esta ruta.

Y la ruta Iquitos Santa Rosa el destino de la carga son las ciudades de Leticia (Colombia) y Benjamín Constant (Brasil). En esta ruta operan 8 embarcaciones con una frecuencia de 18 viajes por mes unos 92,160 pasajeros.

Tabla N° 41. Servicio de transporte de Carga y frecuencia de viajes

Rutas (Origen y destino)	N° de Naves	Frecuencia de viajes/semana	Capacidad de carga/viaje En TM	Carga / semana en TM	Carga Anual	Orden Importancia
Interdepartamentales						
Iquitos - Contamana - Pucallpa	25	4	196	19,600	235,200	1
Iquitos - Yurimaguas	19	6	150	17,100	205,200	2
Iquitos - Santa Rosa	8	8	50	3,200	38,400	3
Total	52	18	396	39,900	478,800	
Intradepartamentales						
Iquitos - Requena	8	10	60	4,800	57,600	1
Iquitos - Trompeteros	6	6	124	4,464	53,568	2
Iquitos - Nauta	5	10	48	2,400	28,800	3
Iquitos - Mazan/Pantoja/Arica	6	6	64	2,304	27,648	4
Iquitos - Caballo cocha	4	8	63	2,016	24,192	5
Iquitos - Intuto	4	6	65	1,560	18,720	6
Iquitos - Saramiriza	2	2	140	560	6,720	7
Iquitos - El Estrecho	2	1	160	320	3,840	8
Total	37	49	724	18,424	221,088	

Fuente: DRTyC. Loreto 2004.

El servicio de carga y pasajeros por vía fluvial, se realiza utilizando los principales ríos navegables de la hoya amazónica del departamento de Loreto, como son Amazonas, Maraón, Ucayali, Huallaga, Napo, Putumayo; que pueden categorizarse quizás como vías nacionales e internacionales.

Las rutas nacionales estaría conformada por Iquitos - Contamana (Río Ucayali) con extensión a la ciudad de Pucallpa inclusive a la ciudad de Lima, complementada por vía terrestre. La carga transportada en esta ruta alcanza a 235,200 Tm.

La otra ruta de esta categoría es Iquitos hacia Yurimaguas (Río Amazonas, Maraón y Huallaga), mediante vía terrestre a la ciudad de Tarapoto, interconectándose al tramo vial de la Costa Norte (Lambayeque, Trujillo, Ancash y Lima). El informe demuestra que se movilizaron 205,200 Tm. de carga

La ruta establecida de Iquitos - Caballo Cocha (Río Amazonas) a la cual se interconecta el Río Napo, se extiende a localidades fronterizas de Leticia (Colombia) y Benjamín Constant (Brasil), con quienes la ciudad de Iquitos mantiene relaciones de intercambio comercial. De allí su categorización de internacional. Según el cuadro en esta ruta se movilizaron 38,900 Tm. de carga.

Esta modalidad de servicio se replica a nivel provincial para el transporte de carga y pasajeros, siendo los destinos principales por ejemplo: Trompeteros, Saramuro, Andoas (Servicio de transporte de petróleo crudo), Curaray, etc.

DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA Y PASAJEROS

El servicio de transporte aéreo tiene carácter de importancia nacional, tanto para carga y pasajeros con una frecuencia de diaria de 6 vuelos, realizadas entre las rutas: Iquitos-Lima; Iquitos-Pucallpa-Lima; Iquitos-Tarapoto-Lima, operadas por cuatro empresas.

El servicio de transporte Internacional tiene menor frecuencia, para el traslado de carga. De carácter provincial para servicios de pasajeros, y estos operados por una empresa estatal. Estos servicios se realizan con limitaciones principalmente de infraestructura aeroportuaria (embarcaderos de aterrizajes inadecuados) y por la informalidad de la frecuencia de vuelo (generado por mal tiempo y ausencia de pasajeros) y el costo que no está al alcance de la población.

3.2 ASPECTOS INSTITUCIONALES DE GESTIÓN VIAL

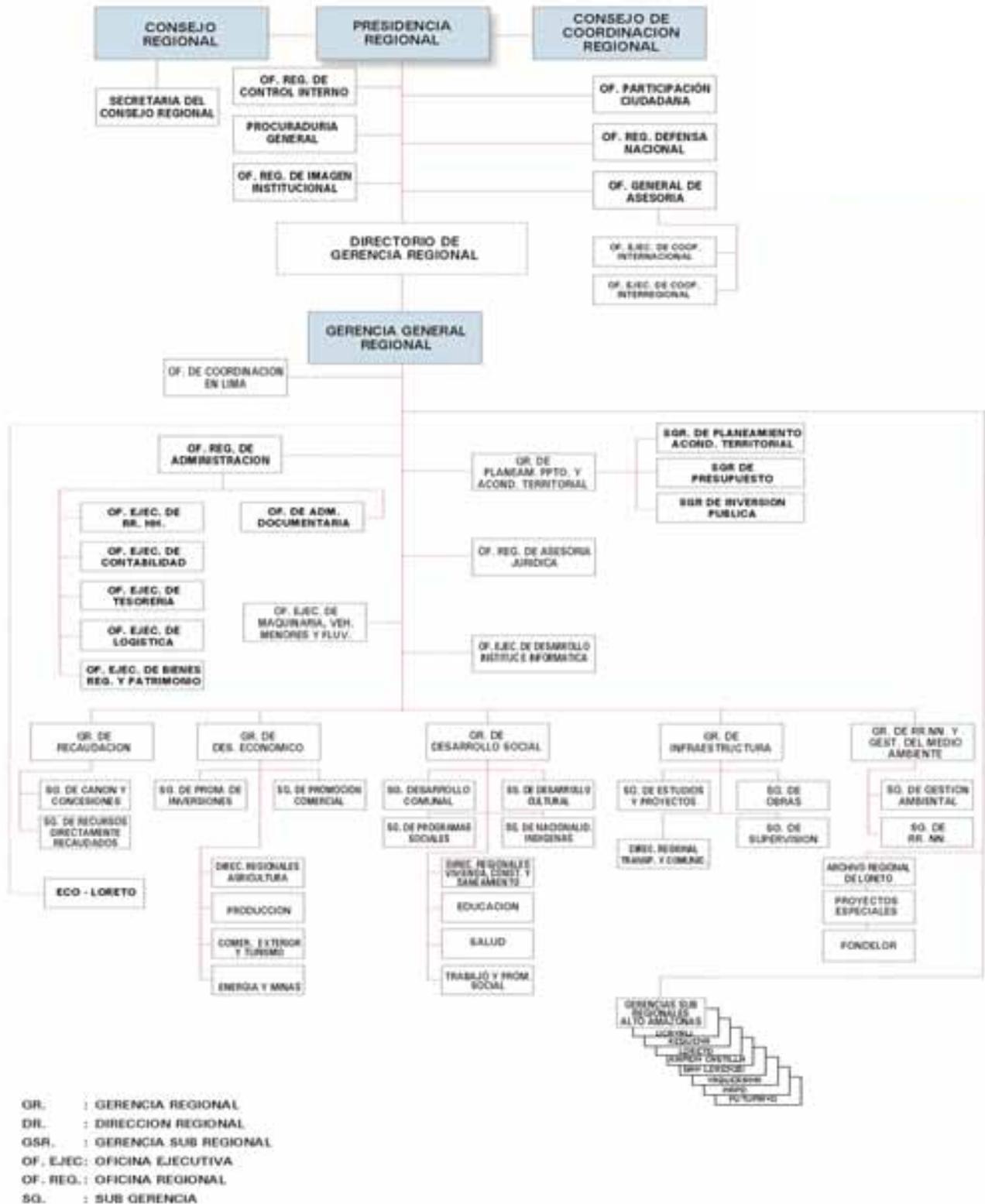
3.2.1 ESTRUCTURA Y FUNCIONES VIALES DEL GOBIERNO REGIONAL

Por Ley de creación N° 27683 y su Reglamento, el Gobierno Regional de Loreto, le asigna competencias compartidas en materia de promoción, gestión y regulación de actividades económicas y productivas en su ámbito y nivel correspondiente a los sectores en este caso el de Transportes y Comunicaciones.

En cumplimiento a ello dentro de su estructura orgánica y funcional se implementa la Gerencia Regional de Infraestructura como órgano de línea ejecutiva del Gobierno Regional de Loreto, es el responsable de la ejecución de proyectos de infraestructura contenido en los planes de desarrollo. En virtud a dichas funciones cuenta con unidades operativas como la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

ESTRUCTURA ORGANICA MODIFICADA DEL GOBIERNO REGIONAL DE LORETO

Ordenanza Regional N° 019-2003-CR/GR del 14-12-03



**3.2.2. Análisis de los Recursos Institucionales Destinados a Vialidad.
Recursos Financieros (Análisis de la oferta financiera)**

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto, forma parte del pliego presupuestario, a través del cual se financia actividades de funcionamiento (Remuneraciones y Bienes y Servicios) con Recursos Ordinarios e Ingresos Propios (Bonificaciones).. Con recursos del Canon Petrolero el Gobierno Regional financia la Conservación de la Carretera Iquitos Nauta y las vías terrestres aledañas a las capital distritales como son: Santa Clara, Santo Tomás, Puerto Almendras, Nina Rumi, etc. Para el año 2004, se ejecutó la suma de S/.191,761.00, para el periodo del 2005 el Gobierno Regional de Loreto tiene programado la cantidad de S/.1,778,255.00

Tabla N° 42. Recursos presupuestales destinados a vialidad
(En Nuevos Soles)

Rubro Transportes	Presupuesto Ejecutado 2004			Presupuesto Programado 2005		
	Rec. Ord.	R. D. R	Total	Rec. Ord.	R. D. R	Total
Conservación y Mant. Vial	54,139	137,622	191,761	1,360,115	418,140	1,778,255
- Administración DRTC		72,284	72,284			
- Personal				1,099,232	18,193	1,117,425
- Bienes y servicios	54,139	65,338	119,477	260,883	399,947	660,830
- Otros gastos						
Total	54,139	137,622	191,761	1,360,115	418,140	1,778,255

Fuente: DRTyC

Los montos no consideran los estudios de preinversión que transfieren al sector por el Gobierno Regional de Loreto con canon petrolero. Para el presente año la asignación está normada por el Sistema Nacional de Inversión Pública, la cual indica hasta un 2% del Programa de Inversiones, en este caso lo que correspondería al sector.

Las posibilidades para invertir en infraestructura vial en el departamento de Loreto, están relacionadas con el transporte aéreo, mejorar la infraestructura aeroportuaria de la ciudad de Iquitos a cargo de CORPAC, por un monto de U.S \$2 Millones Trescientos Tres mil Novecientos Setenta y Nueve, construcción de carreteras en las Provincias de Requena, Yurimaguas Y Ucayali, estimándose un monto de U.S \$6 Millones Ochocientos Setena y cinco mil dólares; para infraestructura portuaria en las localidades de San Lorenzo, Saramiriza, Jenaro Herrera, destacando el mantenimiento de Canales fluviales y la adquisición de un pool de maquinaria pesada, requiriéndose un monto de U.S \$. 3 Millones Cuatro mil 63 Dólares. Siendo INADE, Gobierno Regional de Loreto los agentes financieros en primera instancia.

**Tabla N° 43. Oferta financiera destinable a inversiones viales 2004 - 2008
manteniendo política actual**

Nombre del Proyecto	Año (En Dólares U.S.)					Observaciones
	2005	2006	2007	2008	Total	
Transporte Aereo	2,303,979	568,182	1,455,149	4,545	4,327,310	
Aeródromo San Lorenzo		568,182			568,182	Proyecto en idea
Aeródromo Angamos			610,831		610,831	Proyecto en idea
Terminación Aeropuerto Requena			710,227		710,227	Proyecto en idea
Terminal Aeropuerto Contamana			134,091		134,091	Perfil observado
Remodelación y Ampliación TAI Iquitos	2,303,979				2,303,979	Prefactib. Aprobado
Terminal Aeropuerto. Caballo Cocha				4,545		Mantenimiento
Transporte Terrestre				6,875,000	6,875,000	
Carretera Zungaro Cocha - Pto Almendra				710,227	710,227	Idea
Carretera Yurimaguas - Munichis - B. Puerto				4,261,364	4,261,364	Perfil evaluación
Carretera - Jeberos (Afirmado)				56,818	56,818	Perfil evaluación
Carretera Contamana - Aguas Calientes				1,846,591	1,846,591	perfil observado
Infraestructura Portuaria		378,614	1,702,153	923,295	3,004,063	
Embarcadero San Lorenzo				568,182	568,182	GRL
Embarcadero Jenaro Herrera				184,659	184,659	GRL
Mantenimiento de Canales Fluviales				170,455	170,455	GRL
Implementación Pool de Maquinaria A. Amaz		341,505			341,505	GRL
Embarcadero Nuevo Andoas		37,109			37,109	Perfil - INADE
Embarcadero Santa Clotilde			621,134		621,134	Perfil - INADE
Embarcadero Islandia			530,360		530,360	Perfil - INADE
Embarcadero Pebas			550,659		550,659	Perfil - INADE
Total	2,303,979	946,796	3,157,302	7,802,841	14,206,372	

Fuente: GRPPAT. GRL Plan Mutianual 204-2006

• **RECURSO INSTITUCIONALES**

Recursos Humanos

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones para cumplir con las funciones del servicio, cuenta con un personal nombrado y contratado, entre funcionarios y directivos son 21, 01 profesional, 49 técnicos (técnicos en ingeniería) parte administrativa y con 31 obreros permanentes.

Tabla N° 44.. Resumen del número de personal con categoría remunerativa

Categoría Remunerativa	Personal de la DRTC - Loreto		
	Nombrados	Contratado	Total
Funcionarios:	5		5
F5	1		1
F4	4		4
Directivos:	15	1	16
F3	2	1	3
F2	5		5
F1	8		8
Profesionales:	1		1
SPC	1		1
Técnicos:	43	6	49
STA	26	5	31
STB	7	1	8
STC	10	0	10
Obreros permanentes		31	31
Total	64	38	102

Fuente: Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones-Loreto

El cuadro de asignación de personal, muestra el número de personas que se dedican a labores de mantenimiento y conservación de vías. ES el Gobierno Regional de Loreto a través de la Dirección Regional de Transportes y comunicaciones que financia el pago de todos los trabajadores.

Recursos Físicos: Maquinaria y Equipo

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, cuenta con un pool de maquinaria para labores de conservación y mantenimiento de las vías terrestres vecinales y rurales. Este pool ha superado su vida útil; la cobertura del servicio a la demanda de las comunidades

tiene limitaciones. El pool de maquinaria está conformada por: 03 Volquetes, 01 Rodillo Liso, Una moto niveladora, un cargador frontal en estado inoperativo, debido a que estas maquinas cuentan con aproximadamente 25 años de antigüedad.

El Gobierno Regional de Loreto, no fue considerado para recepcionar Bienes de Capital (Maquinaria) en el marco del proceso de transferencias de competencias. El pool de maquinaria pesada fue adquirido con un préstamo al Banco de la Nación por el Ex CTAR - Loreto. Este pool de maquinaria viene siendo utilizado en la construcción de la carretera Iquitos - Nauta bajo las condiciones de alquiler y para apoyar actividades de conservación y mantenimiento de los caminos vecinales.

Tabla N° 45. Parque automotor institucional

Unidades	Estado			
	Operativo	En Reparación	Fuera de Servicio	Total
Vehiculos				
Camionetas	1.00	0.00	1.00	2.00
Camión Volquete	1.00	0.00	6.00	7.00
Omnibus	0.00	0.00	0.00	0.00
Equipo Mecanico				
Cargador Frontal	0.00	0.00	1.00	1.00
Rodillo Liso	0.00	0.00	1.00	1.00
Rodillo Autopropulsado	1.00	0.00	0.00	1.00
Motoniveladora	1.00	0.00	2.00	3.00
Rodillo Neumatico	0.00	0.00	1.00	1.00
Rodillo Pata de Cabra	1.00	0.00	0.00	1.00
Rodillo Vibratorio	0.00	0.00	1.00	1.00
Tractor de Oruga	1.00	0.00	1.00	2.00
Equipo Diverso				
Compresora de aire	0.00	0.00	2.00	2.00
Grupo Electrogeno	0.00	0.00	1.00	1.00
Maquina de soldar	1.00	0.00	0.00	1.00
Taladro de Col	1.00	0.00	0.00	1.00

Fuente: DRTyC. Inventario - 2003

Equipo de Informática

El sector Transporte y comunicaciones, no cuenta con un sistema de red de informática, el departamento de Planeamiento y Presupuesto es un terminal del Programa del SIAF. Las demás oficinas cuentan con equipos de cómputo tipo Pentium III, de 100Mhz en su mayoría, con impresoras tipo Epson Lx 300, etc. que han superando su vida útil.

Siendo el sistema de transporte fluvial el más importante de la región, el sector tiene una oficina inadecuadamente implementada y funciona en un local prestado por ENAPUSA, equipada con una sola computadora, etc. presentando limitaciones en la prestación de servicio a los usuarios. Según inventario patrimonial del Sector se tiene 12 computadoras en regular estado de conservación.

Para mantener el servicio, se cuenta con un equipo de radio estacionario y uno móvil, utilizado durante las actividades de mantenimiento de las carreteras departamentales y vecinales.

Patrimonio e Inmobiliario

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto cuenta con 5 módulos distribuidos en ambientes de oficinas, en la que se desenvuelven los trabajadores. En el Km. 2.5 de la carretera Abelardo Quiñones

Tabla N° 46. Patrimonio e inmobiliario

Nº	Inmuebles	Ubicación	Area	Estado de Conservación	Tenencia de la Propiedad
	Locales				
2	Oficinas	Distrito de San Juan	10,400 m2	Regular	En proceso de Regularización
5	Campamento				
	Oficinas de control en campo	Distrito de Nauta	5,998.41 m2	Regular	En proceso de Regularización

Fuente: DRTyC. Oficina Ejecutiva de Planeamiento.

3.2.3. Capacidad actual del Gobierno Regional para asumir las competencias en gestión vial

El Gobierno Regional de Loreto, a través de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, ha venido asumiendo diversas funciones de manera desconcentrada, por ejemplo el otorgamiento de autorizaciones portuarias, licencias y permisos para la prestación de servicios portuarios en este caso fluvial de alcance regional.

Fiscalización de actividades de infraestructura de transporte vial de alcance regional, particularmente el mantenimiento de las carreteras, la autorización, supervisión y control de la prestación de servicios de transporte interprovincial, y control del otorgamiento de licencia de conducir.

En consecuencia el Organismo Regional, tiene las condiciones y la experiencia para asumir la responsabilidad de la gestión vial; con el apoyo del Programa de Caminos Departamentales, creado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Para la gestión del servicio de transporte fluvial, se ha implementado la Oficina Regional de Transporte Acuático, con funciones a fines a la inspección de los terminales portuarios, supervisión de la distribución de carga y pasajeros dentro del ámbito regional, atender las solicitudes de permiso de operación de naves, etc. Siendo importante fortalecer el presente organismo, que contribuya a la prestación de un eficiente servicio.

PRESUPUESTO DEL GOBIERNO REGIONAL DE LORETO PARA EL AÑO FISCAL 2006 (en nuevos soles)							
PLIEGO : 453 GOBIERNO REGIONAL DEL DEPARTAMENTO DE LORETO							
CODIGO DE VIABILIDAD	NOMBRE DEL PROYECTO	COSTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO PREVISTO PARA 2006 POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO				
			Canon, Sobrecanon y regalías	Recursos Por Operac. Crédito Interno	Fondo de Compensación Regional	Recursos Ordinarios	TOTAL
Setor Transportes y Comunicaciones		11,738,778	3,670,600	5,000,000			8,670,600
2782	Construcción embarcadero Fluvial Breña - Puinahua	538,778	270,600				270,600
--	Construcción de la Trocha Carrozable Yurimaguas - Jeberos	8,000,000	200,000				200,000
	Mantenimiento Carretera Contamana - Aguas Calientes	400,000	400,000				400,000
	Carretera Iquitos Nauta*			5,000,000			5,000,000
	Conservación de Carretera Iquitos - Nauta	2,200,000	2,200,000				2,200,000
	Mantenimiento Periódico de Caminos Vecinales	600,000	600,000				600,000

(*): Año 2005

Fuente: Ante Proyecto Presupuesto - 2006

3.3 Determinación de las Demandas Viales.

3.3.1 Demandas de expansión

El departamento de Loreto, posee un potencial importante de recursos naturales, (bosque, hidrobiológicos, minero no metálico, recursos turísticos, etc.) sobre los cuales existe la posibilidad de fomentarse el desarrollo sostenible. Pero esta acción está determinada por la provisión de condiciones adecuadas de infraestructura al Sector productivo, ordenamiento del territorio a fin de darle un aprovechamiento racional, con la generación de valor agregado de acuerdo a las exigencias del mercado interno y externo.

- Mejorar la escasa infraestructura portuaria, aérea y vial; la demanda de transporte de pasajeros y carga en la región. Así tenemos entre los puertos más conocidos tenemos el de Masuza, donde operan naves fluviales de bajo calado. Requiere mejora la accesibilidad terrestre que le compete al Gobierno Local.
- Para mejorar la transitabilidad de la ruta Iquitos - Yurimaguas - Tarapoto (Chiclayo - Lima) se requiere realizar obras de **dragado y señalización**, que permita adecuar las zonas críticas o llamado mal pasos de la red hidrográfica del río Huallaga; el MTC - Dirección General de Transporte Acuático, cuenta con el estudio de navegabilidad del Río Huallaga a nivel básico.

En cuanto al servicio de transporte de carga y pasajeros, la infraestructura portuaria de Yurimaguas presenta limitaciones en el terminal, haciendo que las embarcaciones efectúen su actividad en puertos alternos e informales que no están autorizados por no contar con las condiciones necesarias. Lo cual justifica la ampliación de terminal.

Complementariamente a la parte de la ruta descrita, es importante terminar el asfaltado del eje carretero Yurimaguas a Tarapoto; que posibilitará la transitabilidad e interconexión con el departamento de San Martín y finalmente con la carretera Panamericana Norte hasta llegar a Lima.

- Otra ruta de importancia es la Costa Norte - Dpto. de Amazonas y Saramiriza, (206.50 Km. longitud) actualmente se viene construyendo el Puente en el río Nieva que habilitará este tramo facilitando el servicio de transporte de carga a las empresas petroleras. Esta ruta continúa por la vía fluvial del río Marañón, pasando por San Lorenzo hasta Iquitos. La demanda de expansión se sustenta en el asfaltado del tramo Corral Quemado hasta el Puente del Nieva el empalme de 78 Km. Asfaltado hasta Saramiriza. Construcción de un embarcadero para facilitar el embarque y desembarque de carga y pasajeros, proveído de almacenes, etc. El requerimiento de la demanda se extiende a obras de dragado y señalización de las zonas críticas del río Marañón.
- En la ruta fluvial Iquitos - Requena, las demandas son la construcción de un embarcadero en la localidad de Jenaro Herrera, para mejorar el flujo de productos agropecuarios, visita a la zona potencial de turismo y explotación de recursos naturales (peces, frutas nativas, etc.), facilitando la comercialización de los principales productos entre esta y la ciudad de Iquitos.
- Por las características de fisiográficas, de la Selva Baja o Llano Amazónico, se recomienda que además de adaptar a la región las tecnologías tradicionales utilizadas, perfeccionándolas, se debe analizar la factibilidad para aplicar tecnologías no convencionales que se pueda adecuar a las necesidades de la zona, respetando, al mismo tiempo las condiciones ecológicas.
- Las estrategias se orientarán al estudio y análisis de los diferentes tipos de transporte.

- Es necesario promover y mejorar las vías de transporte terrestre existentes mediante una tecnología apropiada, lograr su integración con los demás modos de transporte y realizar su buen mantenimiento, que por las características de la región se deterioran en poco tiempo.
- Es necesario importante las precauciones para la conservación del medio ambiente y los ecosistemas de la región, mejorando las técnicas de construcción y de servicios.

Este futuro corredor en primer término busca enlazar físicamente ambas cuencas entre los puntos Flor de Agosto (Río Putumayo) y Puerto Arica (Río Napo), a través de una carretera de 104 Km. de longitud. Propuesta elaborada por INADE en el marco del Proyecto Especial Binacional Desarrollo Integral de la Cuenca del Río Putumayo. También busca fortalecerse el intercambio comercial la zona de influencia de la cuenca media del río Putumayo con el gran mercado de Iquitos. Aprovechamiento de recursos forestales unas 407,059 has. que fueron valuadas en el estudio de Zonificación Ecológica y Económica y según el estudio de valoración económica arroja un potencial ingreso económico de \$ 763'271,427.3. Incorporar zonas potenciales de turismo pesquero y productos diferente a la madera, así como alternativas de generación de energía a través del recurso hídrico. Consideramos que son las razones importantes que sustenten la construcción de importante vía terrestre. Que en el futuro se integraría al corredor vial **Iquitos - Bellavista - Mazán.**

La inversión en infraestructura vial en sus diversos modos presenta limitaciones, principalmente por el elevado costo de construcción, que tiene su origen en las condiciones climáticas y características fisiográficas e hidrográficas de la zona; por ello, se debe buscar la tecnología apropiada, sobre experiencias de otros países como la república del Brasil que ha desarrollado tecnología para construir su red vial carrozable, fluvial, etc.

Tabla N° 47. Demanda de expansión de la red vial de categoría departamental

Tipo de Obra	Descripción	Monto Estimado de Inversión (En Dólares)
Caminos por Construir (Nacional)	Construcción de la Ruta de 78 Km.	17,727,272.70
	Saramiriza - Puente Nieva	
	Sub total	17,727,272.70
Caminos por mejorar (Vecinal)	Carretera Pto almendra - Iquitos 11.7 Km	710,227.00
	Carretera Yurimaguas - Balsa Puerto 66.5 Km.	4,261,364.00
	Carretera Yurimaguas - Jeberos 51 Km.	56,818.00
	Carretera Contamana - Aguas Calientes 22.2 Km.	1,846,591.00
	Implementación Pool de Maquinaria (Yurimaguas)	341,505.00
	Sub total	7,216,505.00
Total (A)		24,943,777.70

Demanda de Expansión de la Red Fluvial de Categoría Departamental

Tipo de Obra	Descripción	Monto Estimado de Inversión (En Dólares)
Vías por Mejorar	Río Huallaga (Yurimaguas - desem. Maraón) 30.6 Km. Dragado	1,842,950.00
	Río Maraón (Saramiriza - Grau) 25 Km. de dragado	1,050,000.00
Dragado Tramos críticos (mal pasos) y señalización	Mantenimiento de canales fluviales	341,505.00
	Sub total	3,234,455.00
Construcción de Embarcaderos	Pebas	550,659.00
	Santa Clotilde	621,134.00
	Jenaro Herrera	184,659.00
	Nuevo Andoas	621,134.00
	San Lorenzo	2,000,000.00
	Islandia	530,360.00
	Sub total	4,507,946.00
Total (B)		7,742,401.00

Demanda de Expansión de la Red aérea de Categoría Departamental

Tipo de Obra	Descripción	Monto Estimado de Inversión (En Dólares)
Aeródromos por Construir	San Lorenzo (Mejoramiento)	568,182.00
	Angamos (Mejoramiento)	610,831.00
	Requena (Terminación)	710,227.00
	Contamana (terminal)	134,091.00
	Aeropuerto Iquitos (Ampliación)	2,303,979.00
	Caballo Cocha (terminación)	4,545.00
	Sub total	4,331,855.00
Total (c)		4,331,855.00
Total (A+B+C)		37,018,033.70

Fuente: Plan Multianual GRL - 2004 - 2006
Estudio de Navegabilidad Río Huallaga - MTC - DGTA 2005

3.3.2 Determinación de la demanda de intervención

Los servicios vial, tanto fluvial como terrestre en la zona de selva Baja se caracteriza por no tener la calidad, principalmente por que no se cuenta con los estándares con que debe contar los caminos (infraestructura en proceso de deterioro, sin drenaje) como se encuentra la carretera de 78 Km. que une la localidad de Saramiriza y el Norte del País.

Para el caso de las vías fluviales conformadas por los ríos, las condiciones de navegabilidad son precarias, sin mantenimiento y señalización de las zonas críticas llamado malos pasos, a ello se suma la inexistencia de puertos adecuados a las exigencias de los productos que se transporta, que realmente sea de apoyo a la integración de la economía regional.

3.3.3 Asignación del nivel de intervención del tráfico esperado

Por la importancia que tiene el servicio fluvial en la amazonía peruana, se ha definido los niveles de intervención teniendo en cuenta el índice diario medio anual (IDMA).

Así tenemos según el nivel de importancia de la vía, al nivel uno corresponde los tramos Iquitos - Contamana (Pucallpa) con IMDA igual a 726 y la ruta Iquitos - Yurimaguas, con un IMDA de 440; la intervención estará orientado proyecto de señalización; y dragado de las zonas críticas del río Huallaga, antes de la desembocadura en el río Maraón.

Tabla N° 48. Nivel de intervención, en función del tráfico esperado

Nivel de Importancia de la vía	Tráfico diario IDMA	Nivel de Intervención
1	200 - 1000	Señalización
2	200 - 500	Dragado y señalización
3	20 - 100	Señalización

Fuente: ORE-Transporte Fluvial - 2005

Para los niveles 2 y 3 de importancia de la vía, se encuentra las rutas Iquitos Requena con un IMDA 216, Iquitos - Caballo Cocha con IMDA de 108, requieren intervención de señalización.

Tabla N° 49. Niveles de intervención requeridos por los Caminos departamentales

Código del Camino	Nombre del Camino		Longitud del Camino En Km.	Estado Actual del Camino (Tabla 28)	Nivel de Intervención Requerido en función del tráfico esperado
	Desde	Hasta			
	Saramiriza	Puente Nieva	78.00	Regular	Asfaltado
	Iquitos	Pto. Almendra	11.70	Regular	Afirmado
	Yurimaguas	Balsa Puerto	66.50	Malo	Afirmado
	Yurimaguas	Jeberos	51.00	Malo	Afirmado
	Contamana	Aguas Calientes	22.20	Malo	Afirmado
Total			229.40		

Fuente: DRTC - 2005

Los niveles de intervención requeridos por lo caminos viales, en el departamento, en primer término están referidas al de nivel nacional, representada por el tramo de la ruta Saramiriza Puente Nieva, con 78 Km., actualmente se encuentra en estado regular y es de tierra, forma parte del gran proyecto IRSA, por tanto es necesario asfaltarlo. Adicionalmente hemos añadido, las vías vecinales (Rural) que requieren se mejorados a nivel de afirmado. Estas se unen a la red principal conformada por la Carretera Iquitos - Nauta.

Tabla N° 50. Niveles de intervención requeridos por las vías departamentales

Código del Camino	Nombre del Camino		Longitud Del Camino En Km.	Estado Actual del Camino (Tabla 28)	Nivel de Intervención Requerido en función del tráfico
	Desde	Hasta			
Río Huallaga	YURIMAGUAS	Desbocadura del río Maraón	30.60	REGULAR	Dragado y señalización
Río Maraón	Saramiriza	Iquitos	25.00	REGULAR	Dragado y señalización
Río Amazonas	IQUITOS	Islandia	3,974.39	REGULAR	Señalización
	TOTAL		4,029.99		

Fuente: DRTC - 2005

Siendo las vías fluviales importantes para el departamento de Loreto, asumimos que los niveles de intervenciones están referidos a los ríos (códigos), Huallaga, Maraón y río Amazonas. Que a lo largo de su recorrido tienen zonas críticas, que para garantizar su navegabilidad se requiere intervenir con la señalización y el dragado de los mismos.

IV. PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE LORETO.

4.1 ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN VIAL

4.1.1 Identificación de los Ejes de Integración Económica y Territorial del Departamento.

La identificación de los ejes integradores, se sustenta sobre los nodos de desarrollo conformado por las ciudades y según su ubicación en la zona de desarrollo, teniéndose en cuenta el indicador y orden de importancia del nodo, su contribución a la integración territorial y económica del departamento de Loreto; determinándose los siguientes ejes.

Ejes Dinámicos

- ✓ **Eje Iquitos - Yurimaguas -Lima**, Constituye el eje más importante del departamento de Loreto, al unirse las dos ciudades por su dinámica económica y producción agropecuaria (arroz, vacuno, madera, frutas, etc.) y por su enlace con otros departamentos (Tarapoto, Chiclayo y Lima); en el intercambio de productos (combustibles, materiales de construcción y manufacturados). Por el frente de Iquitos es el principal centro de oferta de servicios, apoyo a la producción es donde se concentra (Punchana) el centro industrial maderero. En esta ruta la ciudad de Nauta es la principal ciudad que presta servicios de apoyo a la producción, al Turismo y al sector comercial; a través de la Carretera que une a Iquitos, permite ahorrar tiempo importante de unas 10 horas, si se utiliza la ruta fluvial a Iquitos.
- ✓ **Iquitos - Contamana**, está integrada por la localidad de Contamana en su enlace con el departamento de Pucallpa y a su vez con la ciudad de Lima. Esta zona es proveedora de recursos como la madera en trozas, ofrece servicios de apoyo la producción agrícola (Molinos de Arroz), al turismo, es excelente zona productora de maíz y frijol ucayalino, plátanos y pescado (cerca a la Zona Reservada Nacional del Pacaya - Samiria), posee importante recurso turístico de Aguas Termales y colpas de Loros; tiene condiciones portuarias, que necesita mejorarlas con ambientes realmacenaje.
- ✓ **Iquitos - Pucallpa - Lima**, Este es importante para el intercambio comercial y sirve de enlace portuario para trasbordo de mercaderías que llega por la ruta Pucallpa - Lima y tiene como destino final la ciudad de Iquitos. En el recorrido a través del río Ucayali integra pueblos ribereños, dinamiza la actividad económica, traslada pasajeros y carga a los distintos puntos de la cuenca media del Ucayali. Allí tenemos a los importantes pueblos: La Pedrera, Juancito, Distritos de Sarayacu, Dos de Mayo, Inahuaya, Pampa Hermosa.

Ejes Estancadas

- ✓ **Eje Iquitos - Caballo Cocha**, constituye un eje vial fluvial, que integra poblados menores como Indiana, Pebas, San Pablo e Islandia, extendiéndose a las ciudades fronterizas de Leticia (Colombia), Benjamín Constant (Brasil). Iquitos es el principal mercado regional, ofrece servicios de apoyo industrial, (maderera) y Caballo Cocha ofrece servicios y producción agropecuaria y al sector y Turismo, en la zona se produce Arroz, extracción de peces de ala especie de zúngaros o de piel muy apetecidos por la población colombiana y brasilera.
Tiene infraestructura hotelera, no cuenta con servicio portuario ni almacenaje, requiere que se implemente acciones permanentes de dragado del canal del Lago de Caballo Cocha (importante recurso turístico). En esta zona operan varias empresas de servicios fluviales Trans Rápido para el transporte de pasajeros (Leticia y Benjamín Constant en Colombia y Brasil). Existe un bajo nivel de intercambio comercial de productos manufacturados por parte de estas ciudades fronterizas y por el país productos agrícolas (ajos, cebolla, huevos, combustibles y peces).

- ✓ **Yurimaguas - San Lorenzo - Saramiriza**, Tanto San Lorenzo como Saramiriza se relacionan con la ciudad de Yurimaguas en ella se centraliza la prestación de servicios de apoyo a la producción, condiciones portuarias y almacenaje. Las principales actividades económicas son la producción agropecuaria, extracción de madera, peces de la zona reservada del Lago Rimachi, lavado de oro en las orillas del río Marañón, estas dos localidades no cuentan con servicio portuario.
- ✓ **Iquitos - Requena**, La provincia de Requena concentra servicios de aserrío de madera, producción de peces y madera rolliza, para abastecer a la ciudad de Iquitos. Recíprocamente de ella se abastece de productos de primera necesidad y manufacturados. En su ámbito de influencia se encuentra poblados menores como Jenaro Herrera, Flor de Punga, Puinahua, que tiene a la Zona Reservada del Pacaya, de donde se extrae peces ornamentales y de consumo Humano, esta zona es productora de plátano y frijol. Requena cuenta con servicio portuario.

Ejes Marginales

- ✓ **Iquitos - Santa Clotilde - Cabo Pantoja**, la dinámica económica de esta ruta conformada por el distrito de Santa Clotilde es la producción y explotación de recursos naturales, producción agropecuaria de subsistencia, existencia de pueblos indígenas con culturas ancestrales.
- ✓ **Iquitos - Tigre - Villa Trompeteros**, de esta zona se extrae petróleo crudo, una parte se transporta por el oleoducto y otra por barcas a la refinera de Punchana, no se refleja la retribución económica a favor de los pueblos. La población se dedica a producción de productos agrícolas (plátano, Yuca) con escasos márgenes de comercialización. Últimamente se viene explotando camu camu para la exportación. No cuentan con infraestructura portuaria.

4.1.2 Definición de los ejes viales estratégicos para el desarrollo departamental

Para definir los ejes estratégicos para el desarrollo departamental las variables utilizadas fueron, la tasa de crecimiento de las localidades vinculadas al eje vial, la longitud de los ríos que se interconectan a la ruta y la importancia del nodo de conexión, se asignó valor de (1.0) porque ambos nodos del tramo tienen importancia alta, valor (0.8), porque uno de los nodos tiene importancia media, y (0.5), en otros casos. Para ello se tuvo en cuenta las variables volumen de población, concentración de servicios en aquellas áreas que integra el eje; determinándose los ejes estratégicos siguientes:

- a. **Eje Iquitos - Yurimaguas - Tarapoto**, se sustenta en la Producción de madera, Industria molinera (Arroz, producción ganadera), producción de servicios y su interconexión de naturaleza intermodal a través del río Marañón, facilita la actividad comercial con la costa e internamente con la ciudad de Iquitos.
- b. **Eje Iquitos - Contamana- Pucallpa**, se enlaza a través del río Ucayali, con extensión a la ciudad de Pucallpa y a la ciudad de Lima, la Provincia de Ucayali tiene como principal producción la madera, es el segundo proveedor de productos forestales; la actividad agrícola es base de la actividad económica entre ellos destaca los cultivos de: maíz, frijol, arroz, el cual es comercializado principalmente en Pucallpa e Iquitos. Contamana, ofrece servicios en pilado de arroz, servicio portuario (acoderamiento sin almacenaje).
- c. **Eje Iquitos - Caballo Cocha**, su enlace a las ciudades fronterizas de Leticia (Colombia) y Benjamín Constant (Brasil) a través del Río Amazonas le confieren importancia, el flujo comercial de productos manufacturados, producción de peces de la especie de zúngaro y productos agrícolas (arroz) sustentan dicha característica.
- d. **Eje Iquitos - San Lorenzo - Saramiriza**, su importancia tiene carácter intermodal entre los puntos de la Costa Norte y la Selva baja (Saramiriza), a través de esta vía

existe un importante flujo económico, desde la Costa Norte abastecimiento de productos manufacturados, abarrotos, verduras, etc. Es principal centro de servicios de las empresas petroleras (mantenimiento del oleoducto), en la zona se produce productos agrícolas, arroz, plátano, pescado. En la Selva Baja, es el principal productor de oro.

- e. **Eje Iquitos - Requena**, interconectado por el río Ucayali, tiene como afluente el río Tapiche del cual se extrae importante volúmenes de madera en trozas, la población se dedica a la producción agrícola de plátano, yuca y a la pesca para ser comercializado en ciudad de Requena e Iquitos (su potencial pesquero lo constituye la zona Reservada del Pacaya), importante excedentes de pescado seco salado es comercializado en el departamento de San Martín. En Requena se concentra servicios a la producción ((pilado de Arroz); posee servicios portuarios con almacenaje.
- f. **Eje Iquitos - Cabo Pantoja**, integrada por el Río Napo, en cuya cuenca media se encuentra la localidad de Santa Clotilde, donde se concentra los servicios básicos, la zona es productora de peces, carne ahumada, madera, orientado a la comercialización en la ciudad de Iquitos. En estos últimos tiempos se viene dando un importantes relaciones con la localidad de Roca Fuerte (Ecuador), existiendo un incipiente flujo turístico e intercambio comercial de productos manufacturados.
- g. **Eje Iquitos - Intuto**, La importancia de este es la producción de petróleo, originando un importante flujo de servicios de transporte de petróleo crudo hacia la Refinería de Iquitos y otra parte de la producción hacia el Norte a través del Oleoducto; la zona es productora de arroz, plátano, cítricos, camu- camu (la Cervecería San Juan se abastece de esta zona), la comercialización se realiza con la ciudad de Nauta e Iquitos.
- h. **Eje Iquitos - El Estrecho**, está unida por el Río Putumayo, su importancia se sustenta por que es zona fronteriza con Colombia, es abastecida desde Iquitos con productos de primera necesidad a través de la vía Aérea (FAP). La zona es productoras de recursos naturales, madera, camu-camu, peces y carne ahumada. Existe una precaria relaciones comerciales (Comerciantes minoristas). Para llegar a la localidad de El Estrecho, en motonave se utiliza de 28 a 35 días de navegación desde la ciudad de Iquitos.

MAPA N° 15

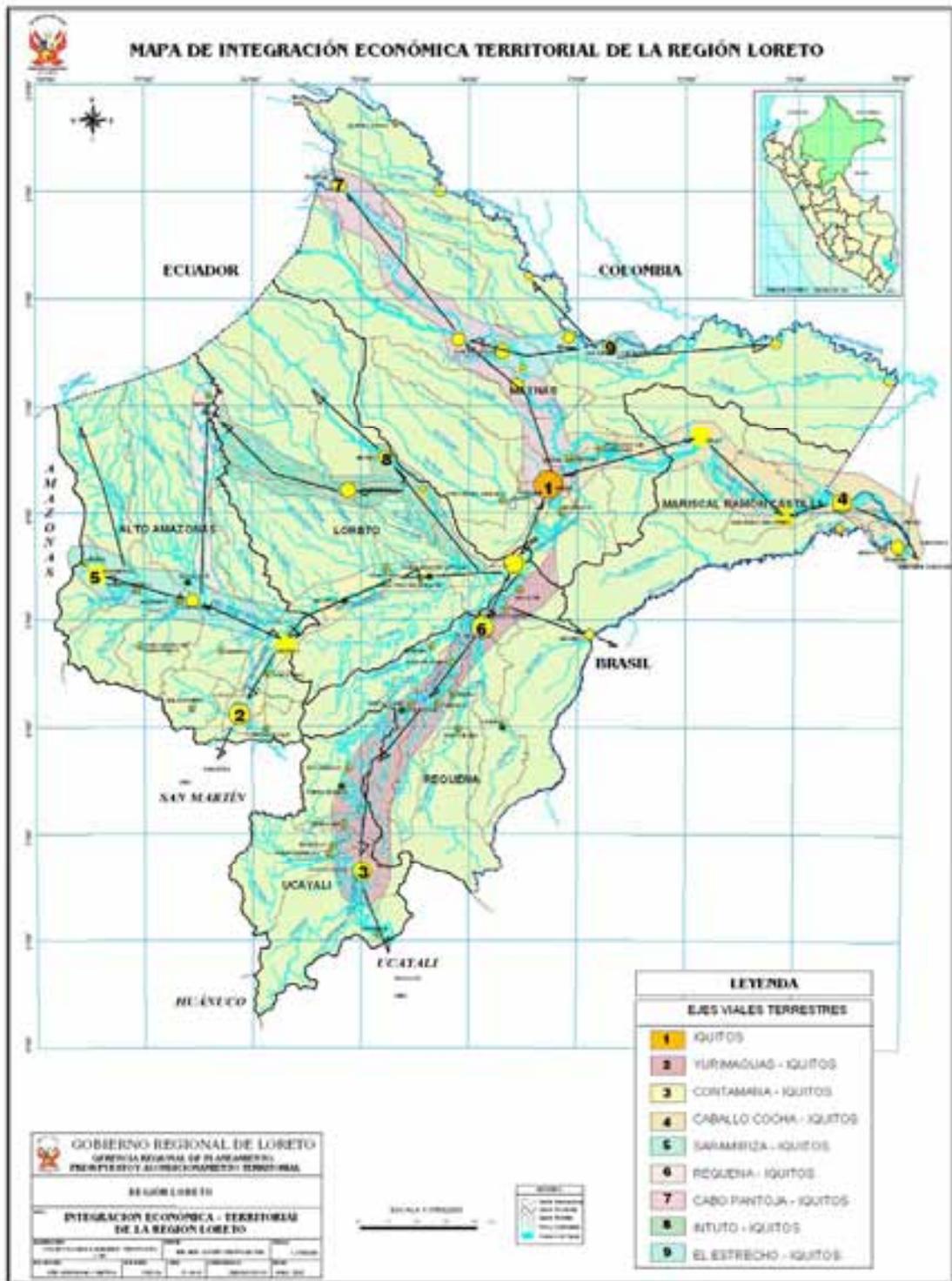


Tabla N° 51. Ejes viales Estratégicos Priorizados

EJE	CONECTIVIDAD (Tabla 25)		TASA DE CRECIMIENTO PONDERADA (Tabla 15)		IMPORTANCIA DEL NODO DE CONEXION (Tabla 18)		SUMA DE VALORES DE INDICADORES DE PRIORIZACION DE EJES (g) = (b) + (d) + (f)	PRIORIDAD	
	VALOR (a)	NORMALIZADO (b)	VALOR (c)	NORMALIZADO (d)	VALOR (e)	NORMALIZADO (f)			
1	Iquitos - Yurimaguas	0.93	0.93	1.39	0.75	1.00	1.00	2.68	1
2	Yurimaguas- Balsapuerto-Moyobamba	1.00	1.00	1.61	0.87	0.80	0.80	2.67	2
3	Iquitos - Caballo Cocha-Santa Rosa	1.04	1.04	1.40	0.75	0.80	0.80	2.59	3
4	Yurimaguas-Jeberos	1.00	1.00	1.51	0.81	0.50	0.50	2.31	4
5	Orellana - chazuta	1.00	1.00	1.41	0.76	0.50	0.50	2.26	5
6	Yurimaguas-Lagunas	1.00	1.00	1.41	0.76	0.50	0.50	2.26	6
7	Andoas-Marsella	1.00	1.00	1.41	0.76	0.50	0.50	2.26	7
8	Iquitos - Santa Clotilde - Pantoja	0.69	0.69	1.39	0.75	0.80	0.80	2.24	8
9	Pto. Arica - Flor de Agosto	1.00	1.00	1.37	0.74	0.50	0.50	2.24	9
10	Iquitos-Nauta-Intuto-Marsella	0.83	0.83	1.37	0.74	0.50	0.50	2.07	10
11	Genaro Herrera-Colonia Angamos	0.47	0.47	1.86	1.00	0.50	0.50	1.97	11
12	Saramiriza - Iquitos - Sta. Rosa	0.54	0.54	1.70	0.91	0.50	0.50	1.95	12
13	Iquitos-Contama-Pucallpa	0.20	0.20	1.36	0.73	1.00	1.00	1.93	13
14	Iquitos-Santa Rosa - Colonia Angamos	0.55	0.55	1.40	0.75	0.50	0.50	1.80	14
15	Iquitos-Bellavista-Mazan-El Estrecho	0.11	0.11	1.34	0.72	0.80	0.80	1.63	15
16	Iquitos - Santa Rosa-El Estrecho	0.35	0.35	1.40	0.75	0.50	0.50	1.60	16
17	Chimbote-Cabalococha-Buen Suceso	0.08	0.08	1.31	0.70	0.50	0.50	1.28	17

Fuente: Oficina Ejecutiva de Transporte Fluvial

Listado priorizado de vías departamentales

Teniendo en cuenta los ejes fluviales definidos, se ha priorizado los siguientes ejes: En primer lugar tenemos al eje fluvial Iquitos - Yurimaguas, a ella se conectan otros río afluentes como el Shanusi (zona productora de Arroz bajo riego), el río Paranapura (zona productora de plátano, yuca) habitada por los indígenas los Chayahuitas; El río Aypena que integra a la comunidad de Jeberos, río navegable sólo en época de creciente, de allí la necesidad de construir una carretera (63.00 Km.) que una a Yurimaguas.

Este gran eje se une a través de los ríos Huallaga, Amazonas y Marañón al cual se anexan otros ríos pequeños. Así mismo integra gran número de centros poblados, entre ellos tenemos a Lagunas (productor de Yute), su relación entre ambas ciudades es comercial, prestación de servicios, abastecimiento de productos agropecuarios, maderas y los servicios ofrecidos por estos. Ambas ciudades tienen servicio portuario, que garantizan un intercambio comercial fluido. A su vez la ciudad de Yurimaguas se interconecta con la Costa Norte, produciéndose un importante nexo comercial y turístico.

Tabla N° 52. Listado priorizado de vías fluviales Departamental

Camino / Tramo	Eje Vial que Integra	Prioridad del Eje Vial que Integra
Iquitos -Yurimaguas	Río Huallaga	1
Iquitos - Contamana(Pucallpa)	Río Ucayali	2
Iquitos - Caballo Cocha (Leticia, B.Const)	Río Amazonas	3
Iquitos - Saramiriza	Río Marañón	4
Iquitos - Requena	Río Ucayali - Tapiche	5
Iquitos - Cabo Pantoja	Río Napo	6
Iquitos - Intuto - Trompeteros	Río Tigre - Corrientes	7

Fuente: Oficina Ejecutiva de Transporte Fluvial

Otro importante eje priorizado es la conformada por **Iquitos - Contamana** (Pucallpa), el flujo de navegación sustenta esta posición, integra significativo número de centros poblados a través del Río Ucayali (No considera el tramo Iquitos - Requena) y sus afluentes, como el río Pisqui, Cushabatay, Maquíá, Canal de Puinahua (actúa como By Pass), Juanache, pacaya, entre otros. De estas zonas se extraen recursos de la flora y fauna y por su cercanía a la gran Reserva Nacional del Pacaya - Samiria.

Siguiendo en orden de importancia, tenemos al eje **Iquitos - Caballo Cocha** (zona de frontera con Brasil y Colombia), forma parte del trapecio amazónico, le da un carácter importante, sumado al flujo de transporte de carga y pasajeros, las relaciones comerciales entre Iquitos y estos pueblos fronterizos, integra a numerosos centros poblados, que proveen de recursos naturales y productos agrícolas (arroz, plátano, yuca), peces que son comercializados en la zona de frontera e Iquitos.

Tabla N° 53. Listado de vías fluviales distritales que se conectan a las vías departamentales

Camino / Tramo	Eje Vial que Integra	Prioridad del Eje Vial que Integra
Paranapura - Shanusi - Aypena	Río Huallaga	1
Tapiche - Pacaya - Yanayacu - Pisqui - Cushabatay	Río Ucayali	2
Itaya - Nanay - Tamshiyacu - Maniti - Napo - Ampiyacu - Yavarí	Río Amazonas	3
Morona - Cahuapanas - Morona - Pastaza - Tigre - Corriente	Río Marañón	4
Mazan - Curaray -	Río Napo	6

Fuente: DRTyC. Oficina Regional de Transporte Fluvial

4.1.3 Priorización de Vías departamentales

Para la Priorización de vías fluviales, se adaptó algunos criterios indicados en la metodología como son: los criterios sociales, criterios técnicos, presentándose inconvenientes en la determinación del número de días que el camino no es transitable, (no se adecua al sistema fluvial). En época de vaciante de los ríos, las embarcaciones utilizan mayor tiempo para llegar al lugar de destino, adoptándose criterios que se encuentran durante la realidad de navegación; de esta manera se encontró los indicadores técnicos, sobre cuyo análisis daremos el puntaje final a los tramos.

Tabla N° 54. Puntaje final por tramos

TRAMO (a)	SUMA DE INDICADORES SOCIALES (b)	SUMA DE INDICADORES TECNICOS (c)	SUMA DE INDICADORES ECONOMICOS (d)	FACTOR DE PONDERACION (e)	PUNTAJE TOTAL ((b)+(c)+(d))X (e)
Iquitos -Yurimaguas	1.86	2.36	3.87	1.1	8.47
Iquitos - Contamana(Pucallpa)	1.25	2.89	1.99	1.1	6.33
Iquitos - Caballo Cocha (Leticia, B.Const)	2.86	2.30	0.91	1.2	6.25
Iquitos - Saramiriza	3.48	1.71	0.50	1.0	5.69
Iquitos - Cabo Pantoja	1.22	2.16	1.08	1.2	4.68

Elaborado por equipo de trabajo

Los días de vaciante son 120 y los de creciente 240 días (cifras aproximadas, según Servicio Nacional de Navegación fluvial de la Amazonía), se asumió el incremento de 10 días en promedio que utilizan las embarcaciones en época de vaciante para llegar a su destino.

Relacionando los factores encontrados, el mayor puntaje final corresponde al eje conformado por Iquitos - Yurimaguas, seguido por el eje Iquitos - Contamana, que prácticamente es el puerto de Pucallpa, luego el eje Iquitos - Caballo Cocha, su importancia se debe a la gran relación comercial con las ciudades fronterizas de Leticia (Colombia) y Benjamín Constant (Brasil).

Tabla N° 55. Listado priorizado de vías departamental

Tramo	Puntaje Final	Prioridad
Iquitos -Yurimaguas	8.47	1
Iquitos - Requena	7.89	2
Iquitos - Intuto - Trompeteros	6.95	3
Iquitos - Contamana(Pucallpa)	6.33	4
Iquitos - Caballo Cocha (Leticia, B.Const)	6.25	5
Iquitos - Saramiriza	5.69	6
Iquitos - Cabo Pantoja	4.68	7

Elaborado por el equipo de trabajo

Listado de vías vecinales Priorizados por la planificación vial departamental

En el departamento de Loreto, los ejes viales vecinales estarían conformados por todos los ríos afluentes de los principales, los cuales se describieron con anterioridad. Por ejemplo al río Huallaga se interconectan los ríos Shanusi, Parapapura, Aypena; en el tramo Iquitos Caballo Cocha, los ríos afluentes son el río Nanay, Napo, Maniti, Ampiyacu (Pebas), Yavarí. El eje Saramiriza - Iquitos, por el río Marañón, los vecinales estarían conformados por El río Morona, Cahuapanas, Pastaza, El Tigre, Samiria, etc. En este caso los de primer orden son El Tigre, Pastaza y Morona. En su recorrido integra a los ríos Chambira, Nucuray, Urituyacu, Ungumayo, Apaga, etc.

4.1.4 Estratificación de las Vías por rango de importancia

El sistema de estratificación sirve para señalar el orden en el que las vías serán intervenidas por la autoridad vial.

Tabla N° 56. Listado Estratificado de Vías por rangos de importancia, tramo y Orden de prioridad.

Tramo	Orden de Prioridad (Tabla 37)	Relación con Ejes Estratégicos (Tabla 33)	Rango de Importancia	
A. Eje Iquitos - Yurimaguas	1	Integra eje	Importancia Estratégica	
D. Iquitos - Contamana (Pucallpa)	2	Se conecta a eje		
E. Iquitos - Caballo Cocha (Colom., Brasil)	3	Integra eje		
				PRIMERA LÍNEA
F. Iquitos - Cabo Pantoja	4	Integra eje	Importancia Media	SEGUNDA LÍNEA
G. Iquitos - El Estrecho	5	se conecta a eje	Importancia Menor	

Elaborado por el equipo de trabajo

Como se entenderá el orden prioridad según rango, definen el orden de importancia que tienen cada uno de los ejes para su intervención y que se constituyan en los articuladores económicos y territoriales del departamento. En este sentido la estratificación de los ejes presenta los siguientes niveles.

- Vías de importancia estratégica, está conformado por el eje Iquitos - Yurimaguas, integra ejes fluviales secundarios (Parapapura, Shanusi y Aypena). El eje Iquitos - Contamana - Pucallpa, integra el eje de los ríos Pisqui, Cushabatay, Pacaya, creando las condiciones de desarrollo de esta cuenca.
- Vías de importancia media, tenemos Iquitos - Cabo Pantoja integra ejes fluviales del río Amazonas otros afluentes como el río Nanay, Itaya, Napo, Ampiyacu, Yavarí.
- Vías de importancia menor, a este eje corresponde el río Napo y Putumayo, se conectan a los ejes principales del Amazonas.

4.2 Objetivos y Políticas para la Gestión Vial del Departamento

Definición de objetivos

Objetivo Principal

En un horizonte temporal de Mediano plazo, es lograr una adecuada articulación económica y territorial del departamento y una transitabilidad de las vías conformado por los ríos, concordantes con las necesidades de desarrollo sostenible.

Objetivos secundarios

Para conseguir el objetivo general, se requiere plantearse objetivos específicos que promueva la gestión vial y son las siguientes:

1. Implementar acciones permanentes de conservación vial con carácter de prioridad el mantenimiento rutinario y preventivo en este caso de los principales ríos y afluentes.
2. Mejorar la calidad de los servicios de los puertos y de su infraestructura y sistema de servicios (almacén, grúas, dragas, etc.).
3. Realizar el mantenimiento de las vías terrestres para que mantengan un estándar de calidad aceptable en su transitabilidad y un adecuado servicio de señalización.
4. Lograr convertir la vías fluviales en Hidrovías, es decir con una adecuada señalización y servicios de dragado y sistema de información fluvial⁹.
5. Asignar presupuesto por lo menos hasta un 10% anual, que garantice la vialidad acorde a las necesidades de mejoramiento de la red (dragado y señalización de las rutas fluviales identificadas y priorizadas). Entre los cuales tenemos los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas.
6. Realizar estudios de Preinversión de acuerdo al Sistema Nacional de Inversión Pública, incorporando, estudios de costo de peaje y concesiones.
7. Fortalecer la participación del Gobierno Regional de Loreto en el Plan Binacional y el proyecto vial priorizado en el marco de Integración de la Infraestructura Regional de Sur América - IIRSA.
8. Buscar financiamiento por parte de INADE, la elaboración de los estudios a nivel de preinversión de las Carreteras Napo - Putumayo, Colonia Angamos - Jenaro Herrera y para la construcción de infraestructura portuaria.

Políticas de intervención vial del departamento

Para adoptar políticas de intervención hemos utilizado los criterios establecidos en la guía, en este caso están orientadas a realizar actividades de mantenimiento rutinario y periódico, como se muestra en la tabla correspondiente.

Políticas de Atención Vial

- Priorizar las intervenciones de mantenimiento rutinario y periódico de importancia estratégica. La señalización de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas; principalmente requieren de este tipo de intervención.
- Priorizar las intervenciones de mantenimiento rutinario y periódico de los caminos de su competencia como son las carreteras, Yurimaguas - Tarapoto (46 Km.), Saramiriza - Amazonas (134.20 Km.) y las vecinales que superan los 5 Km. de longitud. En convenio con los Gobiernos Locales.

⁹ Actualmente y con muchas limitaciones este servicio lo viene realizando la Capitanía de Puerto de Iquitos.

Políticas de Gestión Vial.

- Establecer acciones de coordinación permanente con el Gobierno Central, para que a través de PROVIAS DEPARTAMENTAL, apoye la ejecución de proyectos de Mejoramiento de las vías fluviales: Construcción de Pequeños Embarcaderos en las Capitales de Provincias y Centros Poblados Mayores (San Lorenzo, Genaro Herrera, Nauta, etc.), con diseños adaptados a los ríos amazónicos.
- Promover la participación del sector privado involucrados en la problemática vial, entre ellos la Cámara de Comercio, Asociación de Armadores, empresas de servicios de transporte terrestre, etc. en el financiamiento de conservación de las vías.
- Fortalecer la participación activa, de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, principalmente de la Oficina Ejecutiva de Transporte Acuático, Capitanía de Puertos, Asociación de Armadores, como agentes involucrados en la problemática vial departamental, en las fases de ejecución, seguimiento y evaluación del Plan.
- Las actividades de mantenimiento y vigilancia rutinaria, de señalización de las cuencas deberán realizarse mediante la contratación de terceros especializados en temas viales, con participación de personas del lugar debidamente capacitadas (para el cuidado de las boyas, etc.).
- El mantenimiento periódico de los caminos, deberá contratarse a terceros, especialmente a pequeñas empresas ubicados en el eje de las mismas (Caso de la Carretera Iquitos - Nauta, Yurimaguas - Tarapoto. etc.)

Políticas de asignaciones presupuestales a vialidad

- Establecer la asignación de recursos financieros permanentes para el Sector Transportes y comunicaciones dentro del Pliego Gobierno Regional de Loreto (destinados a Inversiones), con la finalidad de garantizar la implementación de un Programa sostenido de Mantenimiento y Conservación de las vías fluviales garantizando adecuadas condiciones de transitabilidad.
- Atender con recursos financieros de prioridad aquellas demandas viales que tienen importancia estratégica como son los Ejes Viales Huallaga, Marañón, Ucayali, Amazonas, hasta el año 2010.
- Los Ejes viales conformado por los ríos Tigre, Napo, Putumayo, se prevé atender en los sub siguientes años, hasta el 2015.
- Establecer la asignación de recursos anual destinados vialidad, para labores de mantenimiento y conservación de las vías terrestres Yurimaguas - Tarapoto, Saramiriza - Amazonas - Corral Quemado y carretera Iquitos - Nauta.
- Establecer coordinación técnica y financiera permanente, entre el Gobierno Regional de Loreto y el Gobierno Nacional, relacionado con el Corredor Vial Intermodal Trans Amazónica en el marco de Integración de la Infraestructura Regional Sur América - IIRSA.

Política de participación social en la gestión del Plan Vial Departamental Concertado.

- Mantener informado en forma permanente al Consejo de Coordinación Regional y a la Comisión de Planificación del Plan Vial, sobre los avances logrados en la ejecución del Plan, para este propósito, la Gerencia Regional de Infraestructura y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones alcanzarán periódicamente los informes de avance y evaluación del Plan Vial que se elaboren como parte del proceso de seguimiento de su ejecución.
- Establecer un Organismo Consultivo en Transportes, integrada por (Representantes de los Transportistas, Representante de la Municipalidad Provincial, etc.), el mismo que tendrá como función apoyar a la Gerencia Regional de Infraestructura y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la implementación del Plan.
- Establecer la intervención vial por parte del Gobierno Regional de Loreto, priorizando actividades de mantenimiento rutinario y periódico de las principales caminos de categoría departamental y vecinal en algunos casos y vías fluviales de las cuencas del Huallaga, Ucayali, Amazonas y Marañón, que tienen importancia estratégica (5 y 6),

luego mantenimiento periódico de aquellas cuencas que se integran a las vías principales y que tienen importancia media categorizado con los números 11, 12 y finalmente aquellas cuencas de importancia menor categorizados con los dígitos 14 y 15, pero que tienen importancia en la integración de los centros poblados en la zona de frontera y a su vez se conecta a las vías intermedias de las cuencas (secundarias).

Tabla N° 57. Priorización de Intervenciones Viales

Tipo de actividad	Nivel de Importancia de la Vía		
	Importancia Estratégica	Importancia media	Importancia Menor
Mantenimiento Rutinario	5	11	14
Mantenimiento Periódico	6	12	15

Fuente: Manual de Procedimientos para la formulación de PVDP - 2004

4.3 Plan de Intervención en las Vías Departamentales

4.3.1 Análisis Cualitativo: Demanda de Atención.

Para formular el Plan de intervenciones en el período temporal 2006 - 2015, hemos considerado los tramos priorizados, rango estratégico, estado de navegabilidad los ríos, etc. Análisis que permitió establecer el tipo de intervención, como son: Para el tramo Yurimaguas (Iquitos), se requiere realizar el dragado de 31 Km. del Río Huallaga, y la Señalización (Balizajes, Boya, etc.); para el eje Requena y demás Ejes, el orden de intervención es la Señalización del río principalmente en las zonas críticas (mal pasos).

Existe demanda de intervención en el mantenimiento de los puertos existentes: Iquitos, Yurimaguas, Requena, Contamana, Mazán, San Pablo y Santa Clotilde. Construcción nueva serían para la ciudad de Nauta, San Lorenzo y Saramiriza, por tanto es necesario elaborar los estudios correspondientes.

LORETO

Tabla N° 58. Plan de intervención en las vías departamentales

Tramo	Prioridad	Rango	Estado	Nivel de Interv.	Km.	IDMA (tab 27)	AÑO				
							1	2-4	5	6-9	10
A. Yurimaguas	1	Estrateg.	Regular	Dragado	31	> 500	Dragado	MR	MP	MR	MP
B. Requena	2	Estrateg.	Bueno	Señalización	180	> 500	Señalización	MR	MR	MR	MR
C. Tigre	3	Estrateg.	Bueno	Señalización	659	>100	Señalización	MR	MR	MR	MR
D. Ucayali	4	Estrateg.	Regular	Señalización	944	>1000	Señalización	MR	MR	MR	MR
E. Amazonas	5	Medio	Bueno	Señalización	520	>100	Señalización	MR	MR	MR	MR
F. Napo	6	Medio	Bueno	Señalización	580	>200	Señalización	ME	MR	MR	MR
G. Putumayo	7	Medio	Bueno	Señalización	1604	>50	Señalización	MR	MR	MR	MR

Fuente: Marco teórico y Manual de procedimientos para la formulación de PVDP - 2004.

Impacto del Plan de Intervención en las vías Departamentales.

Con la implementación del Plan Vial se trata de conseguir, que el sistema vial departamental, particularmente la fluvial, garantice un servicio de calidad y permanente, la integración económica y territorial del departamento de Loreto. Reducción de costos de servicio de transporte, mejorar la accesibilidad a los mercados regionales y nacionales. Mejorándose el bienestar socioeconómico de la población del departamento de Loreto.

El Plan vial brindará la oportunidad de identificar e integrar las zonas potenciales de turismo fortaleciendo la actividad económica del Departamento de Loreto, mediante las intervenciones estratégicas viales de la cuenca amazónica representada por los ríos (para el turismo de travesías), paisajes naturales y espejos de agua, cultura indígena (su folclor y medicina natural), mostrar la cultura occidental desde la época de la conquista (predomina la arquitectura urbana)..

4.3.2 Análisis Cuantitativo: Demanda de Inversión a costos estándares

Los costos de las inversiones está referida a las vías fluviales, determinándose de los estudios sobre Hidráulica Fluvial del Río Ucayali., donde por ejemplo el M3 de dragado es de U.S \$3.50 U.S.A, así como el rango de valores para las intervenciones de dragado, y señalización de las vías fluviales.

Plan Multianual de Inversiones

De acuerdo al análisis cuantitativo, se ha priorizado las inversiones referidas al dragado del Río Huallaga, para lo cual se requiere asignar recursos por U.S.\$1'208,642, para la señalización de los tramos priorizadas, la inversión necesaria se estima en U.S.\$582.628. Cifras estimados en los estudios preliminares realizados sobre Navegabilidad de los ríos Huallaga y Ucayali, - Loreto.

Para los años 2, 4, las actividades estarán orientadas a mantenimiento rutinario de señalización y el dragado, debiéndose asignar la suma de U.S \$637,854 y sólo para mantenimiento de la señalización se requiere U.S \$. 271,484.

Al quinto año de la implementación de las metas indicadas, se ha programado la ejecución de mantenimiento periódico, el cual está relacionado con la conservación del dragado y la señalización de las vías.

Tabla N° 59. Volumen de Inversión Requerido por las vías Departamentales

Tramo	Prioridad	Rango	Estado	Nivel de Interv.	Km.	IDM	AÑO					TOTAL
							1	2 AL 4	5	6 AL 9	10	
Yurimaguas	1	Estrateg.	R	Dragado / señalización	31	> 500	1.208.642	MR 637854	MP 765424,8	MR 637854	MP 765424,8	7.204.470
Requena	2	Medio	B	M. R.	180	> 500	Señaliz. 582628	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	3140576
Tigre	3	Medio	B	M. R.	659	>1,00	Señaliz. 582628	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	3140576
Contamana	4	Estrateg.	B	M. R.	944	>1,000	Señaliz. 582628	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	3140576
Amazonas	5	Menor	B	M. R.	520	>200	Señaliz. 582628	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	3140576
Napo	6	Menor	B	M. R.	580	>100	Señaliz. 582628	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	3140576
Putumayo	7	Menor	B	MR	1604	>100	Señaliz. 582628	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	MR 271484 \$ USA	MP 328780 USA	3.140.576
TOTALES					4518		4.704.410	2.266.758	2.738.105	2.266.758	2.738.105	26.047.926

Fuente: Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, Equipo de trabajo - 2005
Estudio de Navegabilidad del río Huallaga - 2005

La presupuesto total de intervención vial alcanza a la suma de U.S \$26'047,926, de este monto para inversión se requiere la suma de U.S \$4'704,410 que corresponde a proyecto de dragado del río Huallaga y señalización de los ríos Ucayali, Amazonas, Huallaga y Maraón. Con una asignación anual de U.S \$2'266,758.

Para mantenimiento periódico al quinto y décimo año, la asignación presupuestal asciende a la cantidad de U.S \$2'738,105.

Según a la Categoría de Gastos, los niveles de intervención de mantenimiento rutinario deberían afectarse a Gastos Corrientes y la intervención de mantenimiento periódico deberán ser financiados con Gastos de Capital.

Tabla N° 60. Volumen de Inversión Requerido por las vías Provinciales.

	DRAGADO	M.RUTINARIO	M.PERIODICO	TOT
Yurimaguas	\$1.208.642	\$4.464.978	\$1.530.850	\$7.204.470
Requena	\$582.628	\$1.900.388	\$657.560	\$3.140.576
Tigre	\$582.628	\$1.900.388	\$657.560	\$3.140.576
Contamana	\$582.628	\$1.900.388	\$657.560	\$3.140.576
Amazonas	\$582.628	\$1.900.388	\$657.560	\$3.140.576
Napo	\$582.628	\$1.900.388	\$657.560	\$3.140.576
Putumayo	\$582.628	\$1.900.388	\$657.560	\$3.140.576
TOT	\$4.704.410	\$15.867.306	\$5.476.210	\$26.047.926

Fuente: Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, Equipo de trabajo - 2005. Elaboración: Consultor Gustavo Ruiz

4.4 Lineamientos para el marco institucional y financiero para la gestión vial descentralizada.

Marco institucional

- ✓ La administración del sistema de gestión vial departamental se hará a través de los órganos establecidos como son la Gerencia Regional de Infraestructura y de la Dirección

Regional de Transportes y Comunicaciones, cuando sea el caso implementar proyectos especiales (carretera Napo Putumayo – INADE). Fortalecerse la participación ciudadana implementado por el Gobierno Nacional para la formulación del Plan Vial Departamental a través del Consejo de Coordinación Regional, quien estará informado en forma permanente de los avances del presente Plan.

- ✓ Poner en práctica los mecanismos de promoción de la inversión privada, a través de contratos bajo la forma de concesión. En el contexto del marco de la Ley N° 28059. Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada.
- ✓ Promover la formación de empresas de servicio de mantenimiento de las vías fluviales. (lo cual equivale a tener una capacidad de servicio de mantenimiento que permita vías fluviales señalizadas –sobre todo en los malos pasos- y limpieza de objetos que limiten el tráfico fluido de motonaves).

Marco Financiero

- ✓ El Gobierno Regional, los Gobiernos Locales y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, deberán establecer PROGRAMAS financieros concordantes con sus competencias e implementar acciones para atender las prioridades de las demandas viales, en forma coherente con la propuesta de inversión del Plan Vial Departamental Participativo.
- ✓ La gestión vial descentralizada, deberá enmarcarse, en las normas del proceso presupuestario del Sector Público correspondiente y otras relacionada con la cooperación internacional a través de créditos interno y externo. Para el caso de la amazonía, la implementación de proyectos relacionado con las vías fluviales, será necesario la participación de la cooperación técnica y financiera internacional.
- ✓ Gobierno Regional de Loreto, estaría en condiciones de asumir financieramente hasta un 10% de su Programa de Inversiones Anual (9'000,000.00) Tal como puede demostrarse en la actualidad, viene financiando compromisos en la construcción de caminos y estudios relacionado con proyectos de hidrovías. Las fuentes financieras son el Canon Petrolero, mediante la generación de Recursos Directamente Recaudados por el cobro de peaje, etc.
- ✓ En cuanto a los caminos vecinales, las Municipalidades Provinciales y Distritales están en condiciones de asumir el mejoramiento de las caminos vecinales, mini puertos, existentes mediante la suscripción de convenios para su financiamiento con FONCODES, Programa a Trabajar Urbano Productivo y con recursos del Canon Petrolero.

IMPACTO DEL PLAN DE INTERVENCIÓN VIAL AL FINAL DEL AÑO 10

El principal impacto a lograrse con el Plan de intervención vial durante el horizonte temporal de 10 años, es la mejora del servicio de transporte fluvial, haciendo más eficiente la cadena de abastecimiento de bienes, servicio relacionado desde el punto de origen con el punto de comercialización para satisfacer lo requerimientos de los consumidores.

ANEXOS

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Balsa Cautiva, Embarcación, de madera o metal, estática o fija que sirve o sostiene el trabajo de otros sistemas de un proceso, por ejemplo de captación, recepción o manipuleo de fluidos, sólidos o maquinaria y equipos.

Depresión de Ucamarca, se denomina así a la estructura regional, representada por una gran llanura meándrica donde discurren los ríos Ucayali, Canal de Puinahua, río Pacaya, Samiria. Forma una gran superficie sub horizontal con geoformas fluviales abandonadas y una red de ríos estancados que dan origen a pantanos permanentes y semi permanentes, formando una inmensa zona inundable en épocas de lluvias.

Dragado, se emplea para remover materiales resistentes a la erosión para facilitar las condiciones hidráulicas de los flujos, como las barras de gravas y arenas, afloramiento rocosos y grandes volúmenes de sedimentos como los de los malos pasos de los ríos.

Inundaciones, Son los desbordes de las aguas los ríos como el Ucayali, Marañón, Amazonas y sus principales tributarios, que ocurren periódicamente todos los años durante los meses de creciente, incrementándose considerablemente el caudal de los mismos, sobrepasando las cajas de los causes afectando extensas superficies de terrenos aledaños de la llanura de inundación.

Islas, Son elevaciones preexistentes del terreno que fueron rodeados por las aguas del río al experimentar una variación en el cauce debido a sus divagaciones.

Malos pasos, son aquellos lugares de los ríos que presentan dificultades para la navegación por calado. Su longitud varía de 2 a 3 Km.

Palizada, es el material flotante compuesto principalmente por residuos de bosques (madera redonda, cultivos y otros residuos sólidos diversos); que son arrastrados por el río, dándose con mayor intensidad en los meses de creciente.

Playas, son acumulaciones de sedimentos formados en los puntos más elevados de los cauces de ríos que aparecen en periodo de vaciante.

Varzea, la literatura científica denomina Varzea, a los terrenos bajos que son inundados por los ríos, los cuales tienen su origen en las montañas de los Andes.

PRESUPUESTO DEL GOBIERNO REGIONAL DE LORETO PARA EL AÑO FISCAL 2006 (en nuevos soles)							
PLIEGO : 453 GOBIERNO REGIONAL DEL DEPARTAMENTO DE LORETO							
CODIGO DE VIABILIDAD	NOMBRE DEL PROYECTO	COSTO TOTAL DEL PROYECTO	MONTO PREVISTO PARA 2006 POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO				
			Canon, Sobrecanon y regalías	Recursos Por Operac. Crédito Interno	Fondo de Compensación Regional	Recursos Ordinarios	TOTAL
Setor Transportes y Comunicaciones		11,738,778	3,670,600	5,000,000			8,670,600
2782	Construcción embocadero Fluvial Breñaña - Puinahua	538,778	270,600				270,600
--	Construcción de la Trocha Carrozable Yurimaguas - Jeberos	8,000,000	200,000				200,000
	Mantenimiento Carretera Contamana - Aguas Calientes	400,000	400,000				400,000
	Carretera Iquitos Nauta*			5,000,000			5,000,000
	Conservación de Carretera Iquitos - Nauta	2,200,000	2,200,000				2,200,000
	Mantenimiento Periódico de Caminos Vecinales	600,000	600,000				600,000

(*) : Año 2005

Fuente: Ante Proyecto Presupuesto - 2006

BIBLIOGRAFIA

1. PROVIAS DEPARTAMENTAL. PROGRAMA DE CAMINOS DEPARTAMENTALES -PCD. MARCO TEORICO Y MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA LA FORMULACION DE PLANES VIALES DEPARTAMENTALES PARTICIPATIVOS - PVDP. Año - 2004. Lima Perú.
2. BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERU. ENCUENTRO ECONÓMICO. REGION LORETO: CIFRAS Y REFLEXIONES PARA EL DEBATE. Dic. 2004.
3. MTyC-PROVIAS. PLAN DEPARTAMENTAL DE SAN MARTÍN. MOYOBAMBA. Dic. 2004
4. MTyC - PROVIAS - BID. MARCO TEORICO PARA LA PLANIFICACION VIAL DEPARTAMENTAL. INFORME FINAL. VOL. I, Nov. 2003. Lima - Perú
5. MTyC - PROVIAS - BID. MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA LA FORMULACION DE LOS PLANES VIALES DEPARTAMENTALES PARTICIPATIVOS. INFORME FINAL. VOL. II, Nov. 2003. Lima - Perú.
6. GRL - GRPPAT- AREA DE PROYECTOS. REPORTE ESTADÍSTICO: ENCUESTA FLUVIAL ORIGEN Y DESTINO DE PASAJEROS REALIZADOS DEL 09 -02-05 AL 22-02-05. Abril - 2005 Iquitos Perú.

7. ENAPU S.A. MEMORIA 2003.
8. MTyC. - CTRL. - IIAP. GESTION URBANO - REGIONAL DE INVERSIONES- RAEGION LORETO. MESA DE TRABAJOS. DIAGNOSTICOS Y CONCLUSIONES. Oct. 1999.
9. MTyC. - H&O INGENIEROS - ECSA INGENIEROS. ESTUDIO DE LA HIDRÁULICA FLUVIAL DEL RIO Ucayali. VOL.II, III. 2005.