



Instituto de Investigaciones
de la Amazonía Peruana

Estado del conocimiento de las propuestas de desarrollo local en Amazonía (Selva Baja)

Luis Fernando ALVAREZ GÓMEZ

DOCUMENTO TÉCNICO N° 32

ENERO 2014

IQUITOS - PERÚ



Estado del conocimiento de las propuestas de desarrollo local en Amazonía (Selva Baja)

Luis Fernando Álvarez Gómez

DOCUMENTO TÉCNICO N° 32

ENERO 2015

IQUITOS - PERÚ

Estado del conocimiento de las propuestas de desarrollo local en Amazonía (Selva Baja)

Elaboración de contenidos : Luis Fernando Álvarez Gómez
Corrección de estilo : Julio César Bartra Lozano
Diagramación : Angel Pinedo Flor
Imprenta : Gráfica y Servicios Generales C&C

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2015-02580
Primera edición
Lima, Perú. Enero del 2015

© 2015 Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana
Av. José A. Quiñones km 2,5 – Telf. 065-265515 – Iquitos, Perú.
RUC: 20171781648
www.iiap.org.pe / E-mail: proterra@iiap.org.pe

Contenido

PRESENTACION.	4
I. ELEMENTOS REFERENCIALES.	5
II. OBJETIVOS.	7
2.1 OBJETIVO GENERAL.	7
2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.	7
III. MARCO TEORICO.	9
3.1 Elementos teóricos.	9
3.2 Desarrollo humano y territorio.	10
3.3 Competitividad y desarrollo humano.	14
IV. MARCO DE ANTECEDENTES.	19
4.1 Política tributaria y desarrollo productivo en el departamento de Loreto.	19
4.2 Propuestas de desarrollo para la Amazonía peruana desde el nivel central.	22
4.3 Propuestas de desarrollo para el departamento de Loreto y para el AICIN desde el nivel regional y local.	28
4.4 Extracción de hidrocarburos en el departamento de Loreto y su relación con el desarrollo regional.	31
4.5 Grandes proyectos a ejecutarse en la Amazonía peruana con incidencia en el desarrollo regional y local.	32
4.6 Experiencias de intervención en el AICIN.	38
V. MARCO CONCEPTUAL.	41
5.1 Esquema conceptual.	41
5.2 Definición conceptual.	42
5.3. Identificación de variables	44
5.4. Identificación de opciones productivas	45
VI. MARCO CONTEXTUAL.	47
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	49

Presentación

La elaboración del marco de referencia para la propuesta de un modelo de desarrollo productivo (análisis prospectivo) para el Área de Influencia de la Carretera Iquitos Nauta (Aicin), debe permitir dar respuestas a las interrogantes ¿cuál es el problema que el desarrollo local pretende resolver?, ¿cuáles son las variables endógenas y exógenas que explican la evaluación histórica y actual del desarrollo de las actividades productivas en este ámbito?, ¿qué elementos son imprescindibles para el desarrollo de opciones productivas sostenibles?, ¿cuáles son las opciones productivas sostenibles?.

Con el marco referencia en construcción, se pretende comprender los factores que inciden en la limitada sostenibilidad de las actividades productivas que se ejecutaron y se viene ejecutando en esta área, promovida por la iniciativa pública y privada. Se evaluará la lógica imperante en las intervenciones realizadas por las instituciones públicas y privadas para promover y desarrollar actividades productivas en Selva Baja y en particular en el departamento de Loreto.

Para la propuesta de desarrollo sostenible, se revisó el estado de las artes de las diversas teorías y enfoques de desarrollo regional y local, para estructurar los marcos teórico, de antecedentes, conceptual y contextual, que sustenten las propuestas de opciones productivas sostenidas en el Aicin. Se revisó las diferentes propuestas de desarrollo de Selva Baja, del departamento de Loreto y en especial del Aicin, realizadas por entidades de los niveles central, regional y local.

Este marco referencial nos permitió identificar y caracterizar las variables de las potencialidades y de la competitividad territorial del área en estudio, lo que servirán para el diagnóstico estratégico de competitividad. Así mismo, es importante alcanzar niveles de consenso en la identificación de los factores claves del desarrollo productivo sostenible local.

I. ELEMENTOS REFERENCIALES

Ortiz (2006) plantea que el marco de referencia contribuye a observar una realidad, orientado con los elementos derivados de un esquema conceptual y las definiciones que explican esa realidad, con el cuerpo teórico que lo sustenta, con los antecedentes del problema, con el tratamiento previo que se le haya dado y con la descripción de la situación en el tiempo y lugar en que tiene efecto el fenómeno de que se trate; indicando que de esto deriva los referentes que sirven de marco para una investigación, que conforman: a) el marco conceptual, b) el marco teórico, c) el marco histórico y d) el marco contextual.

El marco conceptual es definido por Ortiz (*op. cit.*) como “una delimitación que representa un conjunto de ideas, conceptos y argumentos entrelazados de manera lógica”. Este autor plantea que el aspecto estructural del marco conceptual contempla dos grandes apartados: el esquema conceptual y la definición conceptual de los términos que lo integran. Explica que un esquema conceptual puede ser entendido como una representación gráfica o a través de símbolos, de un conjunto de conceptos que corresponden a una realidad, y cuya interrelación puede mostrarse en forma hipotética o teórica; y la definición conceptual, como los elementos seleccionados como variables.

La construcción del marco teórico-conceptual de una investigación tiene como propósito apoyar su proceso, permitiendo al investigador precisar la relación entre las variables elegidas así como realizar el análisis teórico que la fundamente. De ello derivará el establecimiento de las conexiones que se consideren pertinentes con los métodos, las técnicas y los instrumentos que nos permitan recabar las evidencias que nos lleven a sostener o no la hipótesis establecida y comprobar el alcance de los objetivos del estudio propuesto (Ortiz, *op. cit.*).

Méndez (1998), define el marco teórico como la descripción de los elementos teóricos planteado por uno o por diferentes autores y que permiten al investigador fundamentar su proceso de conocimiento. Elaborar el marco teórico implica la adopción de una teoría o desarrollo de una perspectiva teórica, mientras que el marco conceptual está constituido

por los conceptos involucrados en las variables (Mora, 2005).

Para Eyssautier (2002) el marco teórico puede entenderse como un modelo basado en conceptos donde se describe la forma como se teorizan las relaciones entre varios factores que han sido identificados como importantes para el problema. Ortiz (*op. cit.*) indica que su construcción implica analizar y exponer los elementos teóricos generales y particulares que se consideren pertinentes para guiar el proceso de investigación. En base al marco conceptual, se trata de teorizar acerca de la relación visualizada, de explicar el por qué puede existir esta relación y establecer una primera propuesta de los elementos a estudiar, desde el punto de vista teórico. En el marco teórico el investigador desarrolla los principales conceptos que definen el objeto de investigación. Para llegar a los conceptos adecuados, a la mejor formulación del problema, el investigador recurre a los principales antecedentes en la temática. Indaga, mediante revisión bibliográfica, en informes de investigaciones ya existentes y frecuentemente da cuenta de ellas en su marco teórico (Alesina *et al.*, 2011). El marco teórico constituye la estructura de la teoría o conjunto de teorías, que ofrecen un respaldo al concepto de nuestro objeto de estudio (Hernández, 2014).

Sautu *et al.* (2005) plantean que se debe establecer una coherencia entre los distintos niveles del marco teórico, los objetivos de investigación y el diseño metodológico. Estos autores plantean que el marco teórico constituye un corpus de conceptos de diferentes niveles de abstracción articulados entre sí, que orientan la forma de aprehender la realidad. Incluye supuestos de carácter general acerca del funcionamiento de la sociedad y la teoría sustantiva o conceptos específicos sobre el tema que se pretende analizar.

Toda investigación es una construcción teórica, ya que la teoría permea todas las etapas del diseño: desde la construcción del marco teórico y la formulación de los objetivos, hasta la implementación de la estrategia metodológica para la producción de los datos y su

posterior análisis. Es necesario que los conceptos que se utilizan en el objetivo estén definidos en el marco teórico (Sautu *et al.*, *op. cit.*).

La construcción del marco teórico constituye la primera gran etapa de un proceso de investigación que impregna todo el diseño, tanto en estrategias teórico-metodológicas cuantitativas como cualitativas. Lo que denominamos marco teórico de una investigación es en realidad un argumento en el que se entretajan paradigmas, teorías generales y teorías sustantivas (Sautu *et al.*, *op. cit.*).

Para evitar confusiones frecuentes entre marco teórico y antecedentes, Briones (1996), prefieren distinguir las expresiones marco teórico, marco de antecedentes y marco conceptual. Para este autor el marco de antecedentes está formado por el conjunto de conocimientos que otros estudios ya han logrado sobre el tema, son referencias directas a resultados

obtenidos dentro de una misma área de indagación. El marco teórico es el uso de una o más teorías en las cuales se fundamenta directamente el problema de investigación. El marco conceptual, es una elaboración que el investigador hace a un nivel más general que el formado por el marco de antecedentes. En la elaboración conceptual, el investigador propone definiciones de conceptos que va utilizar, supuestos, hipótesis, etc. El marco conceptual es una especie de teorización o de problematización hecha por el investigador sin grandes pretensiones de consistencia lógica entre las proposiciones que utiliza, aun cuando se haga referencia a una o más teorías.

De estas diversas apreciaciones sobre el marco de referencia, haremos uso de lo propuesto por Briones (*op. cit.*).

II. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Elaborar un marco referencial para el análisis prospectivo del área de influencia de la carretera Iquitos-Nauta, que servirá a su vez, para elaborar el Plan Especial Territorial de dicho ámbito.

2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- a) Elaborar el marco teórico para la propuesta de desarrollo productivo sostenible del Aicin.
- b) Elaborar el marco de antecedentes que permitan identificar la dinámica productiva del Aicin.
- c) Elaborar el marco conceptual para la propuesta de desarrollo sostenible para el Aicin.
- d) Elaborar el marco contextual que permita describir la situación actual de las actividades productivas que se desarrollan en el Aicin.

III. MARCO TEORICO

3.1 Elementos teóricos.

Desde fines de la década del 1940, el problema del desarrollo regional en América Latina y el Caribe se concibió desde un punto de vista intrarregional, principalmente a partir del enfoque de cuencas hidrográficas. A mediados de los años 1960, comenzaron a incorporarse enfoques desde una perspectiva interregional, asumiendo que el nivel de rezago de algunas regiones o territorios se vinculaba a la dinámica del sistema de regiones como un todo (Riffo, 2013).

A inicios de los años 1980, comienzan a desarrollarse propuestas conceptuales como el desarrollo endógeno, el desarrollo económico local y la competitividad territorial, que inciden en los factores y recursos internos de un territorio como determinantes de su desempeño económico y social, dando lugar a enfoques de políticas de desarrollo territorial (Boisier, 1988; Albuquerque, 1997; Silva, 2005).

El enfoque del desarrollo endógeno, basado en las propuestas de desarrollo económico local y la competitividad territorial, concibe el desarrollo económico local como un proceso de crecimiento y cambio estructural de la economía de una ciudad o de un territorio, en sus tres dimensiones: económica, como un sistema de producción que permite a los empresarios locales usar eficientemente los factores productivos, generar economías de escala y aumentar la productividad, para mejorar la competitividad en los mercados; sociocultural, como un sistema de relaciones económicas y sociales, con instituciones locales con valores que sirven de base al proceso de desarrollo; y político-administrativa, donde las iniciativas locales crean un entorno favorable a la producción e impulsan el desarrollo sostenible (Vázquez, 2002). La competitividad territorial, incorpora los denominados "factores blandos" del desarrollo territorial, como las teorías del capital social, la asociatividad, las redes, la innovación y las instituciones. El Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social (Ilpes) incorpora a la discusión sobre el desarrollo económico local y la competitividad territorial, la innovación como nuevo factor impulsor, así como el

involucramiento de diversos actores regionales en la construcción de sistemas científico tecnológico regionales (Silva, 2003).

En los años 1990, se construyeron interpretaciones que toman como referente a las ciencias biológicas, ecológicas y cognitivas, que enfatizan temas de aprendizaje, evolución y complejidad, para analizar la relación sociedad-espacio (Boschma y Frenken, 2005; Martin y Sunley, 2007; Amin y Cohendet, 1999).

Enfoques sobre el desarrollo territorial que han ido ganando espacios políticos y académicos durante la última década según Riffo (*op. cit.*) son:

- Innovación, que pone el acento en los factores que producen entornos territoriales innovadores, destacando el rol de una articulación virtuosa entre universidades, empresas y gobiernos.
- Nueva Geografía Económica (NGE), explica la concentración espacial a partir de un conjunto de parámetros asociados a una creciente integración global de las economías, a rendimientos crecientes, a externalidades y a una progresiva reducción de los costos de transporte.
- Las cadenas globales de valor en la economía mundial, que considera una estructura insumo-producto, un sistema de gobernanza y una distribución geográfica, cuya interacción influirá en las capacidades de países o territorios para insertarse de la economía global.
- El enfoque del desarrollo geográfico desigual, que llama la atención sobre algunas tendencias endógenas hacia la crisis en el capitalismo contemporáneo, expresados en recurrentes procesos de reestructuración espacial.

La Comisión Económica para América Latina (Cepal) (2010), en la propuesta de desarrollo territorial, involucra aspectos vinculados a la multiescalaridad, el cambio estructural y el territorio como construcción social, así como la expansión de libertades y capacidades, la igualdad y la inclusión, y la sustentabilidad; identifica los medios o mecanismos para impulsar procesos de desarrollo territorial, como un Estado activo, la participación social, la innovación y el aprendizaje.

El énfasis en la multiescalaridad de los procesos de desarrollo territorial, implica conocimientos de negociación, coordinación, articulación, y gobernanza, que conlleva a nuevos desafíos en términos de competencias públicas, para una mejor gestión de los procesos de desarrollo territorial y, para la formación y capacitación en gestión multiescalar de los actores públicos.

Una de las características del mundo global actual, es la creciente complejidad de la interacción entre escalas, de la cual un ejemplo específico son las cadenas o redes de producción global, que conectan diversos lugares y escalas a nivel mundial, generando complejos procesos de gobernanza público-privada (Brenner, 2004; Swyngedouw, 1997). Otros ejemplos son las nuevas formas territoriales producidas o construidas con fines de políticas públicas o de iniciativas empresariales, como las rutas temáticas, las regiones transfronterizas, los corredores industriales, entre otros (Gereffi, 1994; Coe, Dicken y Hess, 2007).

El enfoque actual de Ilpes, es concebir el territorio como construcción social, como un sistema de interacciones sociales, históricamente estructuradas y en constante evolución (Riffo, *op. cit.*).

Los debates sobre la relación globalización-espacio, han oscilado entre enfoques que plantean la tendencia hacia la disolución del espacio como fricción o barrera a los procesos económicos, sociales, culturales y políticos y, por tanto, la emergencia de un mundo que tiende hacia la homogeneidad (Ohmae, 1991), y por otra parte, enfoques que postulan la creciente relevancia de las diferencias y las especificidades locales, la afirmación de identidades, la competitividad territorial, etc. (Porter, 2000; Veltz, 1999; Massey, 1979).

La incorporación de factores cognitivos como impulsores de los procesos de desarrollo regional y local, tales como el conocimiento, la innovación, el aprendizaje y la creatividad, resalta la importancia de los contextos socioespaciales y se insertan en una concepción sobre la relación espacio-sociedad más interdependiente (Lundvall, 1996; Malmberg y Maskell, 2005; Morgan, 1998; Capello, 2009). En materia de innovación existe un elevado consenso sobre su rol estratégico para impulsar la productividad y por tanto la competitividad de naciones y territorios. Ella emerge como resultado de procesos de interacción social, y en particular, de relaciones de proximidad, lo que le asigna a los territorios, entendidos como sistemas de interacción social, un rol clave para comprender y estimular procesos de innovación (Riffo, *op. cit.*).

El mundo globalizado actual, promueve tendencialmente la disolución del carácter localizado

de la mayoría de los factores productivos, al hacerlos disponibles a costos relativamente similares en cualquier lugar del globo, con ello, conocimientos o habilidades específicas localizadas adquieren un creciente valor competitivo (Riffo, *op. cit.*).

3.2 Desarrollo humano y territorio

El desarrollo es fruto de las relaciones económicas y sociales, que se organizan en las distintas dimensiones espaciales, pero es en la dimensión local donde se concretiza el desarrollo humano. Este desarrollo humano depende principalmente de sus potencialidades (de sus recursos), de los factores blandos del desarrollo y de los elementos externos como geográficos, tecnológicos, institucionales y políticos.

La combinación y la articulación de estos factores determinan las posibilidades de desarrollo de un territorio. La movilización de las potencialidades conduce a activar procesos de crecimiento del aparato productivo y del empleo. Implica la creación o consolidación de unidades o cadenas productivas concretas, que bajo determinadas condiciones y estrategias (cómo, cuándo, quiénes, dónde) internas y externas a cada localidad y proyecto, pueden sustentar propuestas de desarrollo humano (Lizárraga y Bernedo, 2005).

El desarrollo humano se asienta en los distintos espacios o ámbitos en los que se organiza la sociedad, y son de tres tipos (Vargas *et. al.*, 2005):

- El espacio local o de la convivencia social (provincial, distrital, centro poblado, microcuencas).
- El espacio regional o de la producción e inversión de recursos (regional, departamental y sub-cuenca).
- El espacio nacional o de la identidad, que articula a las localidades y regiones, donde se sientan las bases para la integración económica, social y productiva.

El paradigma de desarrollo humano a escala local esboza la posibilidad que sus capitales se articulen, se transformen eficientemente y generen nueva riqueza, mediante el uso constante de sus potencialidades con eficiencia productiva (mayores niveles de productividad), que asegure el crecimiento económico para brindar los satisfactores que demanda el desarrollo humano; asumiendo que la productividad está orientada al bienestar de las personas, como medio y fin de toda estrategia económica y social de desarrollo (Vargas *et al.*, *op. cit.*).

Los retos a nivel nacional relacionados al desarrollo humano según Vargas *et al.* (*op. cit.*) son:

- Recuperar la industria y el mercado interno.
- Articular los grandes mercados con el interior del país.
- Transformar el sistema educativo para adaptarlo a las exigencias productivas.
- Restablecer las correas de transmisión entre la producción, el empleo y el bienestar.

Los efectos de los satisfactores del desarrollo humano, tanto sobre la competitividad como sobre el desarrollo local son más inmediatos, mientras que el impacto de la competitividad sobre el desarrollo local tiene mayores rezagos, que se manifiesta con la siguiente relación causal: Satisfactores-Competitividad-Desarrollo Local. Esta función agregada tiene tres implicaciones fundamentales. La primera, se requiere un piso básico de satisfacción de necesidades de salud, alimentación, vivienda, educación, empleo y seguridad social. La segunda, es un instrumento para producir el desarrollo de las colectividades, de las localidades, en escalas que van desde los espacios de convivencia a la competitividad de las naciones, que deberán integrarse para potenciar la competitividad, estableciendo sinergia deseable, lo que requiere de un conjunto variado de políticas sectoriales que permita generar "competitividad en cadena". La tercera, una relación entre el desarrollo humano de las personas y el de las localidades (Vargas et al., *op. cit.*).

La creatividad, la innovación, la asociatividad, la empresariedad, la institucionalidad, la descentralización y la acción colectiva, contribuyen a la forja de las capacidades y talentos de las personas; son factores que pueden cambiar el curso de los procesos sociales y económicos, a los que se debe agregar la construcción de sistemas científicos tecnológicos regionales. Invertir en capital humano para estimular la competitividad y hacer de esta tarea la esencia del desarrollo local, es una conclusión simple, pero compleja al trasladarla al terreno de las formulaciones de políticas.

La experiencia nos indica que el surgimiento de poblados medianos o grandes está asociado a procesos económicos importantes relacionados a la expansión urbana. Los pequeños poblados, en cambio, mayormente han quedado aislados, fuera de los circuitos de la producción y el comercio, dedicados a la agricultura y ganadería no tecnificada, y a la recolección; que son centrifugados de los procesos de integración local. La mayor debilidad de estos poblados, que los hace "expulsores" de sus habitantes, no es la precariedad de la atención social sino la ausencia de expectativas futuras. Esta ausencia tiene una base material. No existen mayores opciones productivas. Sin mercado ni Estado, el empobrecimiento y la expulsión de habitantes perduran. En las localidades o distritos

con superficie, poblaciones, infraestructura y servicios reducidos, es difícil articular eficientemente recursos potenciales con impactos significativos sobre sus entornos sociales y económicos (Lizárraga y Bernedo, *op. cit.*).

Para integrar a los pueblos dispersos y alejados, habitados mayoritariamente por pobres, es necesario diseñar políticas de reconocimiento e integración cultural, que contengan mecanismos democráticos aplicables a educación, salud y sanidad. Superadas las condiciones de una dotación básica de inversión en desarrollo humano, integración democrática e infraestructura elemental, estos sectores desarrollan suficientemente su productividad y podrán ser competitivos en términos del mercado. Las posibilidades de competir e integrarse de estos pobladores, dependen de sus recursos naturales más inmediatos y de la tecnificación de lo que siempre han hecho. Mientras no desarrollen las habilidades y capacidades que les permitan interrelacionarse con otras formas productivas, con el comercio y el mercadeo, no podrán ser competitivos. Esto requiere de políticas diferenciadas y complementarias con el propósito de desarrollar economías regionales competitivas, que tenga como objetivos exportaciones crecientes y recuperación del mercado interno, para lo cual es necesario la integración regional y nacional, y la generación de competitividad al interior del país, que permita sustentar la dinámica económica, dar equidad, participación y sostenibilidad ambiental (Vargas y Santa Cruz, 2009a).

En las áreas atrasadas, el intento de captar mercado nacional e incluso de exportación, tiene relación muy directa con cambios culturales y con la intervención de organizaciones no gubernamentales, que dinamicen las ideas, posibilidades y acciones productivas en la zona (Lizárraga y Bernedo, *op. cit.*).

Para afianzar los esfuerzos de sentar las bases de la competitividad en el Aicin, se requiere:

- Dotar de una base mínima de satisfactores del desarrollo de las personas.
- Establecer políticas económicas que reconozcan las particularidades de las economías locales y las organicen hacia la meta común competitiva.
- Crear una masa crítica de desarrollo humano, mediante políticas sociales con metas cualitativas y efectos sostenidos.

Es imprescindible convocar el esfuerzo público y privado, tanto para los objetivos sociales como para el fomento de las exportaciones y el desarrollo de la investigación científica y tecnológica (Vargas y Santa Cruz, 2009b). La identificación de potencialidades y la puesta en marcha de los proyectos específicos, implica

ubicar liderazgos con capacidades de convocatoria, sentido de empresariedad y capacidad para movilizar instituciones y personas (Lizárraga y Bernedo, *op. cit.*). El desarrollo humano es definido como el proceso de ampliación de las capacidades, entendidas como las libertades de las personas para elegir lo que efectivamente puedan disfrutar. Estas libertades incluyen, tanto las oportunidades que tienen de vivir de las maneras que consideren valiosas, como su papel como agentes capaces de escoger libremente entre oportunidades y de influir en su sociedad, para hacerla más plenamente humana, igualitaria y sostenible (Sen, 2000).

La provisión por el Estado de los servicios de identidad, salud, educación, saneamiento, información-comunicación y electrificación, constituyen el piso mínimo sobre el cual se puede construir el desarrollo humano. La promoción del desarrollo humano, requiere de un conjunto de acciones individuales y colectivas, tendientes a mejorar la asociatividad a través de diversas formas de organización y creaciones institucionales, que cubren el espectro público y privado, en función de sus patrones culturales.

El desarrollo humano es normativo, porque propone un "deber ser". Las formas en las que este enfoque normativo se materializa, van desde la formulación de políticas públicas hasta la infinidad de iniciativas sociales, individuales, familiares y colectivas.

Lizárraga y Bernedo (*op. cit.*) proponen como factores de desarrollo humano:

- Empleo e ingresos entre los pobres.
- Sostenibilidad ambiental.
- Aprovechamiento de los recursos locales.
- Capacidad articuladora.
- Productividad y competitividad.

Los procesos industriales significativos motivan tanto la generación de cadenas productivas, como el desarrollo ampliado de las capacidades y habilidades, que permiten posesionarse en los mercados y conservarse en ellos (Lizárraga y Bernedo, *op. cit.*).

Una política que privilegie el desarrollo humano y que distribuya el producto de la actividad económica, contribuyendo a la reducción de la pobreza, estará generando en las personas las bases materiales para que progresivamente se conviertan en ciudadanos reales, que podrán ser libres y tendrán cada vez más posibilidades de modificar el statu quo adverso.

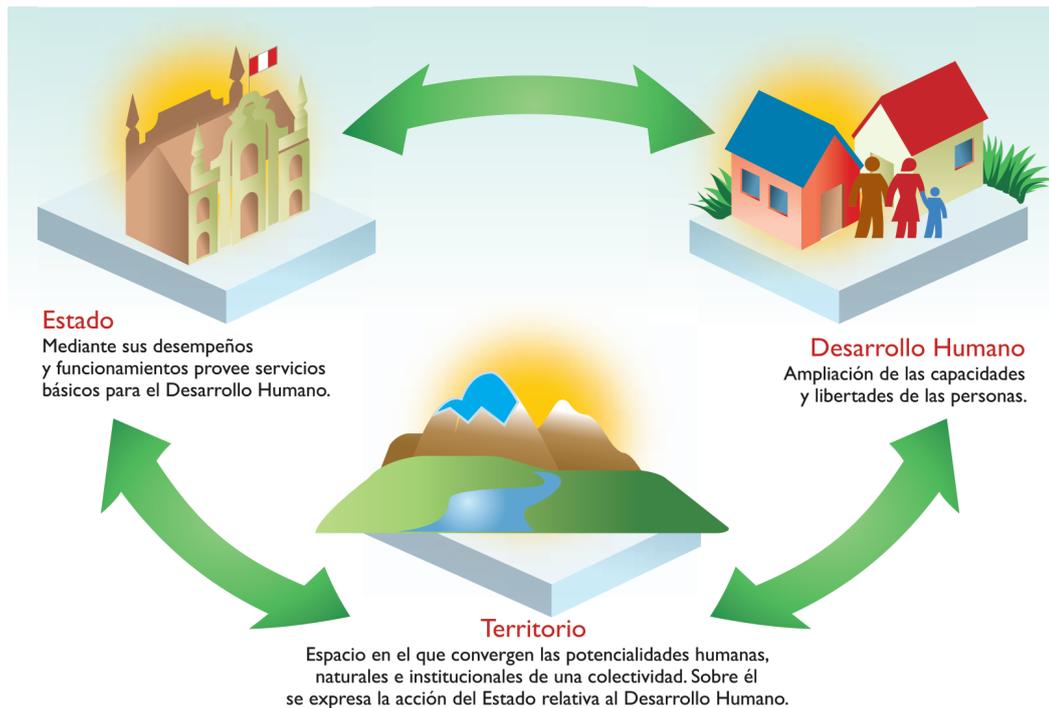
Lizárraga y Bernedo (*op. cit.*), plantean la siguiente estrategia de desarrollo:

- Apoyar lo que tenemos desde siempre: recuperar y desarrollar técnicas y organizaciones nuevas.

- Impulsar lo novedoso, en lo que estamos todavía dando los primeros pasos, pero que tiene horizonte.
- Transformar productivamente e incorporar de valor agregado (agroindustria y artesanía). Es un camino largo y complejo, pero también el único para ingresar a competir e ir captando mercado.
- Buscar lo que no se produce pero se debería producir.
- Capturar recursos financieros.
- Gestionar recursos humanos con base sólida de educación y salud, alimentación básica y salubridad.
- Buscar acceso al servicio de comunicación-información.

Entendida la democracia, como el ejercicio pleno de los derechos y deberes ciudadanos, la deliberación pública es una pieza indispensable en el ejercicio de la libertad de las personas, constituyendo la capacidad para desempeñarse políticamente como una parte indelible de la libertad humana, instituyendo la participación de las personas en la toma de decisiones en la sociedad y en el Estado, un aspecto fundamental del desarrollo humano.

Los servicios de comunicación-información (conectividad), que deben estar a cargo del Estado, son importantes para el desarrollo humano y tienen por objeto apoyar la generación de oportunidades para todas las personas en todos los espacios territoriales. La conectividad aporta un mecanismo de compensación de los efectos de la distancia sobre los sectores sociales, territorios postergados y remotos. La relación entre el Estado, el desarrollo humano y el territorio se presenta en la figura 1.



Tomado de Vargas et. all., 2005.

Figura 1: Estado, desarrollo humano y territorio

El enfoque territorial de desarrollo, reconoce que el territorio es el único escenario organizador de la acción social y de las políticas públicas, donde se concretiza lo intersectorial y lo multidimensional, permitiendo que las capacidades de las personas se expresan en el desempeño de las organizaciones y, en la dinámica y en los resultados de la economía territorial.

Esto plantea el reto de mejorar radicalmente las formas de gestionar el territorio y sus recursos naturales, aplicando conocimientos, tecnología y procesos de transformación; potenciando redes sociales; afirmando valores culturales y éticos, y estableciendo formas institucionales eficaces y participativas (institucionalidad). El territorio es una propuesta que aprovecha y conjuga lo biofísico, lo socioeconómico o político administrativo de un determinado espacio, implica procesos de construcción social, económicos, culturales e institucionales; que muchas veces transitan por experiencias de conflicto y negociación para consolidarse (Schejtman y Berdegué, 2003). El territorio es un espacio de conflicto y competencia, que refleja las fortalezas y debilidades de los actores sociales y de sus proyectos.

Los procesos de globalización amplían la dimensión del territorio, a la vez que disgregan la ubicación de los actores claves y, de alguna manera, dificultan la identificación de los interlocutores políticos. Este proceso simultáneo de fragmentación y rearticulación de los territorios termina reforzando las identidades

territoriales locales y regional, y debilitando la instancia nacional (Calderón y Castells, 2003). La primacía de las ciudades y regiones (especialmente las de carácter macro) se explica como el resultado de las estrategias internas de los sistemas territoriales en relación con una lógica capitalista de acumulación a nivel global. Esto podría ser especialmente válido para las propuestas de desarrollo territorial desde la sociedad rural, que se vinculan a los mercados dinámicos a través de bienes y servicios como Dalian, Shejiang, Bangalore, Irlanda, entre otros (Ohmae, 2005), lo que sugiere que la variable territorio se constituye en una instancia de fundamental importancia para el desarrollo.

El desarrollo local en el enfoque del Desarrollo Territorial Rural (DTR), es concebido como un proceso permanente de cambios en las condiciones de producción y reproducción de la sociedad rural como totalidad y de sus vinculaciones estructurales con las sociedades nacional y global. Tiene como finalidad la superación de situaciones de pobreza, desigualdad y exclusión (Ballón, Rodríguez y Zeballos, 2009). El DTR requiere de acciones simultáneas específicas como:

- En lo económico (competitividad y productividad).
- En lo político (arreglo institucional).
- En lo cultural (revaloración de la identidad cultural).
- En lo ambiental (acceso y uso de los recursos naturales).

Estas acciones tenderán a modificar los factores de productividad, competitividad y gobernabilidad de la sociedad rural. Debe tomar en cuenta simultáneamente aspectos de producción y mercado, institucionalidad, orientaciones valorativas y sostenibilidad, con especial énfasis en aquellas situaciones que producen distorsión, como las que promueven sinergias positivas (Ballón, Rodríguez y Zeballos, *op. cit.*). El desarrollo desde el plano local y territorial, supone procesos de intercambio de ideas y debate entre los actores del territorio, la construcción de acuerdos y el establecimiento de consensos básicos, que encontrarán condiciones adecuadas en la medida en que se promuevan e instalen formas innovadoras de gobierno y toma de decisiones en términos de gobernanza territorial. Para ello es importante considerar:

- Territorio: espacio donde se concentran e integran las intervenciones y en donde es posible trabajar en torno a una visión de desarrollo común.
- Estrategias locales: líneas de trabajo que apuntan al desarrollo de un conjunto de capacidades locales vinculadas a la calidad de los recursos humanos (capital humano), la capacidad organizativa y de articulación entre los actores locales (capital social) y la capacidad de emprendimiento de los agentes económicos locales (capital productivo).
- Palancas de cambio: énfasis en la ejecución de las estrategias locales.

La definición de sostenibilidad alude a los límites físicos del crecimiento derivados de la capacidad del ambiente y los recursos naturales, dadas la tecnología y la organización social que imperan en el mundo. Frente a esos límites, el desarrollo sostenible postula como principio básico la equidad inter-temporal o inter-generacional, para acceder en el futuro a las mismas (o mejores) posibilidades de desarrollo que en el presente.

3.3 Competitividad y desarrollo humano

La competitividad, desde el plano económico, se refiere a un conjunto de habilidades humanas y dotación material, que permite a las empresas individuales y a las cadenas productivas participar ventajosamente en los mercados. El trabajo, la creatividad y la empresariedad, en un contexto social y económico apropiado, brindan los elementos necesarios para competir.

La competitividad económica que propugna resultados económicos favorables para las empresas, busca ser un instrumento para el desarrollo humano, elevando la competitividad humana. La competitividad forma

parte del instrumental que utilizan los promotores del desarrollo (a escala local, regional o nacional) en el mundo global. Para ello se toma en cuenta el conjunto de factores que promoverían la competitividad: demanda, proveedores, industrias relacionadas y estrategias (Porter, 1991), o sistémica como la interacción entre productores, el sector financiero, la innovación, el gobierno, las instituciones y la sociedad civil (Esser, 1996). Para lograr la competitividad es necesario promover la productividad de los agentes y mejorar el contexto global donde estos actúan. El Estado debe asumir un papel transformador y redistribuidor, que incluso promueva las ventajas locales y defienda el empleo interno (Vargas, Gonzales de Olarte, Lizárraga, *et al., op. cit.*). La competitividad debe ser sinónimo de propuesta normativa para el desarrollo.

Las estrategias para alcanzar altos grados de competitividad y productividad, se pueden aplicar tanto en grandes empresas o cadenas productivas, así como en medianas y pequeñas empresas, que deberán buscar que sus productos sean de calidad uniforme. El incremento de la productividad puede lograrse con diferentes dotaciones de potencialidades y con tres cualidades de la gestión empresarial: capacidad de los trabajadores para involucrarse con eficacia en los procesos productivos, tecnologías eficientes para el medio y, creatividad y asociatividad empresarial.

Las diferencias de los niveles de productividad son determinadas directamente por las distancias de las unidades de producción con respecto a los mercados, por la acumulación del capital en determinadas zonas y sectores, así como por la biodiversidad de los múltiples pisos ecológicos. Por lo tanto, la geografía, la organización económica del territorio, su configuración social, así como la dinámica poblacional y la estructura del Estado, son elementos claves de la competitividad. Cuanto mayor sea el nivel de aglomeración de capitales, de dotación de servicios y de avance social y cultural en una localidad, mayores serán las posibilidades de generar condiciones para la competitividad humana (Vargas *et al., op. cit.*).

El incremento de la productividad puede lograrse con diferentes dotaciones de potencialidades y con la realización de tres cualidades empresariales humana (Vargas *et al., op. cit.*):

1. Capacidad de los trabajadores de involucrarse con eficiencia en los procesos productivos.
2. Tecnología eficiente para el medio.
3. Creatividad y asociatividad.

Si se acompaña una visión de negocios alimentada por objetivos propios del desarrollo humano hacia el largo plazo, y por la actuación promotora del Estado en el plano económico, se incrementan las posibilidades de consolidar resultados rentables y satisfactorios en términos de competitividad humana.

La competitividad humana en el ámbito local-regional permite activar las potencialidades, mejorar la productividad individual y social, generar mayor valor agregado, aumentar el empleo decente y aprovechar colectivamente los beneficios generados como consecuencia de la rentabilidad de la producción. Una vez que se han identificado las potencialidades se pone atención al efecto multiplicador que estos puedan generar sobre el resto de las actividades económicas. La movilización de las potencialidades conduce a activar procesos de crecimiento del aparato productivo y del empleo, lo que demanda la combinación y articulación de los diferentes recursos y de sus respectivas potencialidades, generando posibilidades de desarrollo de un territorio (Vargas *et al.*, *op. cit.*).

Promover la competitividad en las regiones consiste en identificar los medios que permita explotar mejor las potencialidades locales en función de incentivos y contextos favorables, así como la búsqueda de una demanda real para que la oferta se haga progresivamente competitiva. Potencialidades y competitividad son las dos caras de una misma moneda. El enfoque de las potencialidades promueve la mejora de la oferta y de la productividad, mientras que el enfoque de la competitividad pone énfasis en la identificación de los nichos del mercado (demanda) regional, nacional o internacional.

La geografía, la organización económica del territorio y la configuración social de las comunidades locales o regionales, así como la dinámica poblacional y la estructura del Estado, son los protagonistas claves en los procesos de competitividad. Una localidad aportará más a la competitividad de su región en la medida que mejor aproveche sus potencialidades, exista mejor infraestructura vial y productiva, cuente con una diversidad empresarial y capital humano, y sean mejores las externalidades tecnológicas. A un mayor nivel de aglomeración de capital, de dotación de servicios y, de avance social y cultural en una localidad, mayores serán las posibilidades de generar condiciones para la competitividad humana. La competitividad a escala local se puede abordar de dos formas:

1. Competitividad por diversificación, que se asocia con situaciones de variedad productiva debido a factores naturales o creados, que para ser competitivos deben alcanzar escalas y calidades mínimas; además, deben generar "economías internas" provenientes de producir varias cosas a la vez. La diversificación debe ser fuente de mayor productividad.
2. Competitividad por especialización, que se asocia a las grandes escalas de producción de uno o pocos bienes o servicios. Las bases para elevar la productividad son las economías de escala, los rendimientos crecientes y las externalidades

propiciadas por la especialización, como la existencia de mano de obra más calificada, sistemas de información sobre cambios técnicos y nuevas tecnologías e infraestructura comercial.

Las posibilidades de desarrollo local dependen de la opción o combinación posible entre diversificación y especialización, en función del mejor aprovechamiento de sus potencialidades. Una localidad con un mayor nivel de productividad tiene bases para una mayor competitividad y un mayor desarrollo humano.

Desde la perspectiva del desarrollo humano, la competitividad es un medio para establecer procesos de generación de riqueza, que dinamicen el mercado interno e involucren al conjunto de la población.

Vargas *et al.* (*op. cit.*), plantean cuatro frentes de acción para establecer las bases sociales de la competitividad. El primero, es el de las grandes empresas. En algunos casos el Perú ha podido competir y vencer en mercados externos, en el marco de la modernidad y las tecnologías avanzadas. En un segundo frente, el nivel de competencia se ha forjado a partir de la asociación de pequeños productores en el agro y en la ciudad, basada en ventajas comparativas, que han modernizado sus técnicas productivas y de mercadeo, para llegar exitosamente al mercado internacional. Un tercer frente del desarrollo competitivo se da, como resultado de la asociación poblacional, donde poblaciones pequeñas, y a veces medianas, se han especializado en algunos productos, aprovechando generalmente la presencia de recursos naturales locales, actividades que han contado con el impulso de organizaciones sociales y productivas, estableciendo una modalidad particular de mejora de la producción y el comercio. El cuarto frente, el de los Gobiernos Regionales y Locales, cuando son capaces de generar un entorno que facilita las iniciativas productivas, promoviendo la competitividad en su ámbito.

Aquellos sectores que tienen alto nivel de productividad y cuyos costos de transporte no bloquean su competitividad, tienen mayores oportunidades de exportación; en cambio los que tienen niveles de productividad relativamente menores y cuyos costos de transporte son comparativamente elevados, estarán más claramente ligados a los mercados locales y regionales. Para satisfacer la demanda internacional, estos productores dejarán de vender en el país y en la región, para destinar la oferta al mercado internacional. Esto dejará insatisfecha la demanda nacional o regional. Se abrirá la posibilidad de que los productores con menores niveles de productividad pueden entrar a cubrir la demanda insatisfecha, siempre que sean competitivos. Se presenta así la ocasión para utilizar o ampliar los factores productivos, acentuar el uso de las potencialidades por parte de los productores e innovar a fin de llenar los vacíos

dejados por los exportadores. Si esto sucede, también las empresas menos productivas tendrán incentivos para incursionar en el mercado regional, porque a su vez los productores que antes solo vendían en la región y ahora exportan, disminuirán su oferta para la región. Este vacío de oferta podría ser llenado por los menos productivos, quienes deberían aumentar su productividad y utilizar más sus potencialidades. Se genera un efecto de incremento de la productividad en cadena, bajo formas de cadenas o clústeres.

La competitividad en cadena se establece como una estrategia de desarrollo, donde la producción tienda cada vez más a resultados con incremento de la productividad y fuente creciente de generación de empleo. El sistema de competitividad en cadena incentiva la producción con mayor valor agregado. Cuando las industrias demanden insumos con cierta elaboración y cuando los productores rurales reciban apoyo para hacer mejoras tecnológicas, que permita transformar su producción, se incrementan las posibilidades de incorporarse al sistema. Las diversas formas para abordar este problema, se listan a continuación:

- Asociación de parcelas.
- Uso más intensivo de las áreas comunales.
- Capacitación funcional.
- Creciente capitalización de sus ingresos para dedicarlos a mejorar sus chacras y crianzas.
- Dotación de infraestructura (riego, caminos rurales, almacenes, energía).
- Asistencia técnica para el mejor aprovechamiento de sus potencialidades y transformación productiva.
- Dotación de créditos.
- Establecimiento de políticas comerciales favorables.

La estrategia de competitividad en cadena debe incluir procesos de cooperación y coordinaciones entre productores para alcanzar las escalas necesarias, así como sistemas de información y transformación tecnológica para mejorar sus estándares de calidad. Es necesario "cooperar para competir".

La competitividad no solo es necesaria para el mercado externo, también debe ser promovida para el mercado interno, pues en la medida que en el país sea mayor la producción de bienes y servicios para su consumo, estará en mejores condiciones para exportar. En este esquema, la exportación sirve de "locomotora" para jalar a los otros productores, que estarían abasteciendo en función de su especialización y productividad a los diferentes estratos del mercado nacional.

Las regiones son los espacios de la producción, en tanto la competitividad se genera en el entramado económico e institucional de una región (Krugman

1992). Las regiones van recreando en su espacio procesos de concentración demográfica y económica, que da por resultado el surgimiento de un sistema centro-periferia. El centro se caracteriza por ser industrial y de servicios, mientras que la periferia es rural y agropecuaria. La fuente de su competitividad proviene de un uso intensivo de sus factores de producción y de cambios tecnológicos, que incrementen la productividad de la fuerza de trabajo y el rendimiento de la tierra.

La competencia tiene un carácter ambivalente desde el punto de vista del desarrollo económico, pues se expresa como un proceso en el que algunas empresas o personas ganan y otras pierden o son desplazadas. Este mismo fenómeno se da entre localidades y entre regiones, profundizando las desigualdades si es que no se cuenta con políticas que disminuyan estos efectos.

Para las empresas, localidades o regiones periféricas, dedicadas principalmente a actividades primarias con baja transformación, es recomendable industrializar la agricultura y otras actividades extractivas, tratar de buscar rendimientos de escala y externalidades en el campo; articular equitativamente los "centros" regionales con su entorno y que el Estado fomente la dinamización de las localidades periféricas. Por ello es necesario combinar políticas económicas, orientadas a elevar las exportaciones y paralelamente a atender las demandas internas, que provean seguridad alimentaria y refuercen las cadenas productivas regionales.

Los principales agentes del desarrollo local son los empresarios, los trabajadores, la sociedad civil organizada y el Estado. Es necesario tomar en cuenta la calidad de los agentes, los mecanismos y términos de sus interrelaciones, y evaluar si el conjunto de agentes genera o no una estructura social favorable a la competitividad humana. Desde el punto de vista de la competitividad para el desarrollo humano, interesa conocer:

- Cuán organizados están los productores, los empresarios, los trabajadores y en qué tipo de organizaciones.
- Los mecanismos, reglas e instancias de solución de conflictos entre los distintos agentes.
- Hasta qué punto los gobiernos locales y regionales logran coordinar y concertar con los agentes metas de desarrollo humano.

El desarrollo territorial y la competitividad local y regional dependen mucho de la cobertura de las vías de transporte y de su calidad. Las distancias, la calidad de las carreteras, el tiempo y los costos de transporte, condicionan el intercambio comercial y la integración. Existe una alta correlación entre la integración física (Webb, 2013), económica, eléctrica y de comunicación-información, y el desarrollo humano. Los indicadores

que permiten una mejor aproximación al problema de la integración económica en los espacios regionales son:

- La tasa de asalariados, es decir, el porcentaje de trabajadores que laboran por un sueldo o salario respecto a la fuerza laboral total; indica cuán amplio es el mercado de trabajo y cuán integrados están los trabajadores al sistema económico moderno.
- El porcentaje de vías asfaltadas sobre el total de vías de cada departamento, es un indicador de calidad y rapidez de la integración física.
- La integración eléctrica es un buen indicador de desarrollo en el espacio, pues refleja la existencia de mayores oportunidades productivas y de negocios, así como acceso de las personas al servicio comunicación-información.

La competitividad no puede darse sin creatividad y esta no puede darse sin estímulos. La forja de la competitividad en términos humanos compromete al conjunto de actores del país: capital financiero y la gran empresa, mediana y pequeña producción que busca articularse, construir economías de escala y desarrollar su nivel de competitividad.

La competitividad es un medio para el desarrollo humano, que depende de una serie de capitales y características institucionales y del entorno, que al combinarse permiten al productor o productores incursionar y mantenerse exitosamente en los mercados. La competitividad debería producirse en los diversos niveles o escalas poblacionales y productivas, de manera que se encadenen procesos de productividad creciente que vayan ocupando sucesivamente los espacios del mercado. Este proceso debe involucrar al conjunto de la población nacional.

La competitividad humana requiere de lo siguiente:

1. Un piso básico de la satisfacción de las necesidades de salud, alimentación, vivienda, educación, empleo y seguridad social.
2. Fortalecerse como un medio, un instrumento para producir el desarrollo de las colectividades, de las localidades, de las regiones y de las naciones; las que necesitan integrarse para potenciar la competitividad, para generar "competitividad en cadena".
3. Que se dé la relación entre el desarrollo humano y desarrollo de las localidades.

La competitividad humana, si bien necesita una base de desarrollo humano, se asienta en la generación de empresas y el entorno que favorecen su creación y desarrollo. Para ello es necesario:

- Reforzar las posibilidades empresariales cuando se busca fortalecer la relación entre competitividad y desarrollo. Sin empresas no hay economía sustentable, y de su calidad depende el nivel de competitividad. Requiere estímulo a las iniciativas, una cultura de emprendimiento apoyada por la educación y la política.
- Promover la empresariedad en la población como caldo de cultivo para el emprendimiento, estimulando el ahorro familiar.
- Elevar la calidad de la educación, relacionada con la productividad y la competitividad, integrando escuela y sociedad.
- Mejorar la relación entre la presencia de recursos naturales y desarrollo local.

La competitividad debe ser formulada a partir del desarrollo de las personas y su instrumento más eficiente es la productividad. Debe acompañarse de políticas de alcance local y sectorial, que se diferencien y complementen.

Otro elemento importante es la empresariedad, que comprende la iniciativa individual, la capacidad y el coraje de emprender riesgos con el patrimonio individual, familiar e incluso colectivo, concertando voluntades y recogiendo las mejores habilidades de las personas para posibilitar su propio desarrollo. La empresariedad es un caso especial del liderazgo, posiblemente el de mayor importancia, pues se trata de un liderazgo para crear riqueza y bienestar.

Toledo (2000), prevé para el futuro de la Amazonía, en el marco de la economía de mercado globalizado, el surgimiento de dos paradigmas: a) la eficiencia y competitividad, basadas en las ventajas competitivas, la filosofía de la calidad total para generar riqueza y desarrollo; b) el uso racional y el cuidado de los recursos naturales, que promueve el crecimiento económico, pero no a expensas de los recursos naturales. Se asume que las sociedades amazónicas serán capaces de combinar estos dos paradigmas en su recorrido hacia el desarrollo. Se requiere primero avanzar en el desarrollo económico, aún a expensas de los recursos naturales, para poder posteriormente financiar su cuidado y conservación en un avance escalonado, en el que cada peldaño es mayor en beneficio de los recursos naturales, hasta llegar a un nivel de desarrollo económico donde los excedentes pueden ayudar a financiar la protección de los recursos naturales. Exigir que una sociedad pobre priorice el cuidado de los recursos naturales es poco realista e injusto. La capacidad de protección de los recursos naturales exige un desarrollo económico y social paralelo, lo mismo que la erradicación de la extrema pobreza, para poder controlar la deforestación y la degradación.

IV. MARCO DE ANTECEDENTES

4.1 Política tributaria y desarrollo productivo en el departamento de Loreto.

Dentro de las políticas públicas que tuvieron y tiene incidencia en las actividades productivas y comerciales del departamento de Loreto está la política tributaria, ejecutada con tres instrumentos: las exoneraciones tributarias (Convenio de Cooperación Aduanera Peruano Colombiano-Copeco, suscrito en Bogotá el 10/5/1938 y modificado el 17/2/1981; y la política arancelaria y aduanera, establecida con Decreto Supremo 017/2007/EF, del 18/2/2007; el reintegro tributario (Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto Selectivo al Consumo (ISC), Decreto Ley 21503 y Ley 27620), y el impuesto a la renta.

Con la aplicación de la política arancelaria y aduanera a partir del 2007, ejecutada en el marco de los acuerdos comerciales, los compromisos establecidos en el Copeco están cayendo en desuso y son poco prácticos en términos de mejorar la capacidad productiva de su zona de influencia (departamentos de Loreto, San Martín y Ucayali en Perú; Comisaría Especial del Amazonas e Intendencia Nacional de Putumayo en Colombia). Otro mecanismo que relega la vigencia del Copeco son los Acuerdos de Complementación Económica (ACE), que para la Amazonía los de mayor incidencia son el ACE 08, con los Estados Unidos Mexicanos, para exportación de productos forestales, beneficiándose principalmente a los exportadores de madera del departamento de Loreto; y ACE con Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, cuyos beneficios lo perciben los productores agrícolas del departamento de San Martín, con la importación de maquinaria agrícola (de Argentina) con aranceles diferenciados (Grández, 2011a).

Las exoneraciones tributarias, como política pública aplicada en el departamento de Loreto es de larga data; considerada por los especialistas como un gasto tributario, es un mecanismo que expresa un incentivo (al exonerarse de pago de impuestos) para promover un determinado sector económico o un territorio,

que por su condición geográfica requiere compensar los sobrecostos de las transacciones de los bienes y servicios para ser consumidos en territorios aislados geográficamente, para ampliar el nivel de producción y disminuir costos, y mejorar los ingresos de la población y sus condiciones de vida (MEF, 2003).

Los objetivos de implementar las exoneraciones tributarias, fueron: Incrementar la producción y los ingresos, no perder competitividad, desarrollar el capital humano, fomentar el desarrollo de áreas geográficas deprimidas o que presenten desventajas en infraestructura, fomentar el desarrollo de determinadas industrias consideradas estratégicas, etc. (Apoyo Consultoría, 2003).

Los Incentivos Tributarios (IT) tienen la intención general de incrementar el flujo de inversiones, atrayendo nuevas o facilitando la realización de las que se encuentran planeadas, para ampliar el stock de capital físico, tecnológico o de otro tipo, y acelerar así el crecimiento económico de las áreas o actividades donde se aplican. Se espera que esta senda virtuosa incentivo-inversión-crecimiento permita elevar el bienestar de la población (Campana, 2011).

Los IT al reducir los impuestos incrementa el valor actual del flujo de fondos de los proyectos de inversión, con lo cual se hace más atractivo el ingreso al mercado de nuevas empresas o la realización de nuevas inversiones de las empresas existentes. El surgimiento de nueva inversión incrementa la demanda de empleo y con ello los ingresos de los hogares. La instalación de nueva inversión puede tener importantes externalidades positivas sobre las empresas existentes, si ello permite la transferencia y difusión de tecnología, incrementando la productividad global y la retribución a los factores (Avi-Yonah y Margalioth, 2006)

Los inversionistas extranjeros, a quienes están dirigidos la mayor parte de los incentivos tributarios, basan su decisión de invertir en un país en una serie de factores (recursos naturales, estabilidad política, existencia de sistemas regulatorios transparentes, infraestructura y fuerza laboral capacitada), entre los cuales los IT no son frecuentemente los más importantes (Tanzi y

Zee, 2001). Para Campana (op. cit.), el agente inversor no solamente ve el efecto tributario en el retorno de su capital, sino la dotación de recursos naturales, la calidad de la mano de obra, la estabilidad tributaria, el régimen político, entre otros aspectos. La efectividad de estas medidas puede ser muy baja y más bien los costos fiscales referidos al volumen de ingresos públicos no percibidos pueden ser muy elevados y no compensar la inversión atraída (Easson y Zolt, 2003).

Los IT pueden tener impactos positivos sobre el bienestar de los hogares, pero también efectos nocivos que actúan en forma neutralizante. Hines (1999) encuentra que las diferencias tributarias incrementan la inversión y el crecimiento económico; mientras que Estache y Gaspar (1995) y Klemm y Van Parys (2009) evidencian que no tendrían efecto para atraer inversión y por tanto no resultan costo-efectivas.

La Amazonia peruana y en particular el departamento de Loreto, mantienen beneficios tributarios desde aproximadamente 75 años, sin ser evaluados para conocer exactamente o tener una aproximación, si estos incentivos cumplieron los objetivos deseados. Esta política tributaria se caracteriza por ser exoneraciones generales y con plazos indeterminados, y sin compromisos de evaluación en el tiempo, observándose además un sistema tributario muy complejo y desordenado, existiendo diferentes esquemas, tasas y áreas beneficiadas (Apoyo Consultoría, op. cit.).

Los artículos 68° y 69° de la Constitución Política del Perú de 1993, establece que el Estado fomenta el desarrollo sostenible de la Amazonía, con una legislación orientada a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas.

La Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía (Ley 27037), emitida el 30 de diciembre de 1998, establecía "condiciones para la inversión pública y la inversión privada", en un intento por "promover el desarrollo sostenible e integral de la Amazonía". Se establecieron un conjunto de medidas orientadas al desarrollo de proyectos de interconexión vial, interconexión eléctrica, desarrollo de cultivos alternativos, desarrollo agropecuario, entre otras. Se destinaron partidas presupuestarias para proyectos especiales y se autorizó el Fondo de Promoción de la Inversión en la Amazonía (Fopria), con un monto de S/.100 millones. Sin embargo, las medidas que se aplicaron fueron los IT ofrecidos a todas las unidades de negocios instaladas en la zona que realizaran actividades en torno a las actividades agropecuarias, acuicultura, pesca, turismo, manufactura, vinculadas al procesamiento, transformación y comercialización de productos primarios y forestales transformados,

siempre que hayan sido producidos en la zona; siendo los principales incentivos: a) tasa de 5%-10% por Impuesto a la Renta de tercera categoría; b) exoneración del IGV en la venta de bienes y servicios, la construcción de viviendas y primera venta de inmuebles, y la venta de gas natural, petróleo y sus derivados; c) exoneración del ISC a los combustibles; d) exoneración del impuesto extraordinario de solidaridad y del impuesto a los activos netos (Campana, op. cit.).

Campana (op. cit.) para evaluar si la Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía (Ley 27037) ha cumplido con su objetivo, realiza una evaluación a partir de un diseño de regresiones discontinuas. Los resultados indican que en las áreas de selva beneficiaria por los IT, el gasto per-cápita es ligeramente mayor que en el área cercana al límite de la selva. Estas diferencias parecen tener algún nivel de correlato con mayores volúmenes de ganancia y de producción de las microempresas, pero no con mayores niveles de productividad. La evidencia mostrada indica que no se descarta la existencia de un efecto positivo de la Ley 27037 sobre el bienestar de la población beneficiaria. Sin embargo, el resultado de esta evaluación no es fácil, desde un punto de vista formal, debido a que es complicado recrear en la zona, lo que hubiera ocurrido de no implementarse la norma. Para Esteves (2003), el régimen tributario de selva tiene las siguientes características:

- La actividad comercial recibe más beneficios tributarios que la industria, afectando a la actividad productiva de Loreto.
- No se promueve la industrialización, al exonerar actividades de transformación primaria (triturar, secar y envasar en estado natural productos de la región), donde se usa mano de obra no calificada y la tecnología es limitada. No fomenta la instalación de industrias manufactureras medianas y grandes, pues no están incluidas dentro de los beneficios.
- Los beneficios son aplicables casi exclusivamente al consumo en la región, pero este es un mercado reducido y pobre, que no puede sustentar una actividad comercial dinámica.
- Los incentivos tributarios que se otorgan para compensar situaciones objetivas concretas (como es el caso del departamento de Loreto), se deslegitiman si estos se amplían demasiado o se generalizan.
- Adicionalmente a los beneficios tributarios, el Gobierno Central realizó promesas significativas de inversión pública y de creación de fondos para financiar la inversión privada, que nunca se concretaron; como los estipulados en la Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía (Ley 27037 del 30/12/1998).

Los beneficios tributarios en la Amazonía no generaron progreso económico, por el contrario el nivel de

pobreza se elevó en el periodo 1996-2000, pasando de 47,1% a 56,9%, por lo tanto sus ciudadanos no vieron los beneficios en la aplicación de los gastos tributarios, configurando un marco legal que beneficia a los comerciantes con la evasión, elusión tributaria y con el contrabando de combustibles. Apoyo Consultoría (*op. cit.*), evalúa las exoneraciones tributarias y plantea su eliminación. Para la Amazonía y específicamente para la Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía (Ley 27037), plantea su reforma y su desmantelamiento progresivo, dado a que antes de la dación de la referida ley las condiciones de vida en la Amazonía eran mejores. Refiere que la pobreza se incrementó considerablemente después de implementada la norma y que algunos gastos por tributos tienen un efecto nulo en el costo de vida, por lo que su vigencia no tendría sentido.

Esteves (*op. cit.*), propone como estrategia para la solución al tema tributario, la eliminación escalonada del Reintegro Tributario, porque distorsiona el proceso de desarrollo. La exoneración a los combustibles, propone que debe darse para el transporte fluvial y carretero en el departamento de Loreto.

Los aspectos negativos del régimen de exoneraciones tributarias se pueden enfocar de dos maneras. Desde el punto de vista macroeconómico, se observa que a pesar de la existencia de estos incentivos la tasa de crecimiento del PBI en los departamentos de la selva no cambió en absoluto desde la dación de la Ley, ni tuvo un ritmo mayor que el resto del país. Desde el punto de vista microeconómico, los ingresos disponibles de los hogares tampoco se habrían incrementado, lo que sugeriría que el impacto en la reducción de la pobreza de la zona habría sido nulo (Apoyo Consultoría, *op. cit.*). Esteves (*op. cit.*) plantea que producto de la vigencia de los IT, las empresas manufactureras están desmotivadas, tanto las que se orientan al mercado interno, porque le es difícil enfrentar la competencia desleal que significa el Reintegro Tributario a los comerciantes, como las exportadoras, porque no encuentran facilidades de transporte para sacar sus productos. Poseen una capacidad instalada ociosa que pasa del 60%, no han reinvertido, siguen operando con tecnología de la década de 1970, es decir no están en condiciones de soportar la implacable competencia que se presenta en el mundo de hoy.

Las empresas comerciales se han adaptado a un mercado retraído, con un patrón de compra de bajos ingresos. El departamento de Loreto constituye un mercado que además de pequeño es muy disperso (2,4 personas por km²). El empresario enfrenta altos costos y bajos niveles de productividad, por lo que sus excedentes no son suficientes para reinvertir. Esto desmotiva la inversión a pesar que la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía fija una tasa impositiva a la renta para Loreto de solo 5% (Esteves, *op. cit.*).

La Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto (CCITL), manifiesta que con un mercado pequeño, escasamente articulado, sin facilidades de transporte adecuado y sin comunicación, es difícil iniciar proyectos de inversión a largo plazo y señala que a pesar de las ventajas tributarias, varios empresarios en los últimos años han optado por trasladar sus empresas a otras regiones y hasta fuera del país. Los altos costos operativos, energía eléctrica cara, servicios logísticos inadecuados (el puerto está arenado hace diez años y los vuelos de carga no son regulares), así como deficiencias en infraestructura y en los servicios de agua y desagüe, hacen que el margen de utilidad no sea atractivo para los inversionistas (Esteves, *op. cit.*). “Los incentivos tributarios solamente han promovido al sector comercio más no a la inversión en el sector productivo, desdiciendo el objetivo del Gobierno, que es el de promover la producción y la generación de empleo productivo” (CCITL, en Esteves, *op. cit.*).

El eje principal de las exoneraciones tributarias se ha concentrado en hacer que los productos de consumo sean más accesibles a la población, como una compensación a los elevados costos que significa vivir en la selva (Esteves, *op. cit.*).

SUNAT (2009), manifiesta que los gastos tributarios como mecanismo de incentivar a sectores económicos con baja productividad o compensar sobrecostos por su condición de ser un territorio aislado, viene generando distorsiones en su aplicación como la evasión y la elusión tributaria, así como lo costoso de administrar esta política.

Al no existir conexiones ni condiciones para facilitar la producción, el comercio y el tránsito de mercancías, los beneficios tributarios son perversos porque distorsiona el mercado y crean disparidades. La conexión al desarrollo, no se encuentra en la promulgación de normas legales y tributarias, ni en crear infraestructura que se convierte en ociosa e ineficaz en el tiempo, porque no tiene una relación válida con las potencialidades; sino que el desarrollo se propaga cuando se combina conocimiento (educación), ciencia (tecnología) y sistema de producción (organización), relacionados con sus potencialidades. El éxito de un departamento no se encuentra en la cantidad de presupuesto que administra o los beneficios tributarios que tiene o la inmensa biodiversidad que posee; se encuentra en la capacidad de administrar un territorio (Grández, 2013).

La MPM (2014), en su Plan de Desarrollo Local Concertado Maynas 2013-2021, en el tema tributario, plantea tener un marco tributario único en función de las capacidades y vocación de la provincia.

En el marco de promover el desarrollo en la Amazonía peruana, la Ley 26953, Ley de Creación de Ceticos-Loreto (21/5/1998), crea en el departamento de Loreto, el Centro de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios en Loreto. El plazo de vigencia de las exoneraciones es de cincuenta años. Esta ley no ha sido reglamentada y no ha entrado en operación. Esta norma fue promovida por el Ejecutivo y respondía a la necesidad coyuntural de crear condiciones adecuadas para la firma del Acuerdo de Paz con el Ecuador (Grández, *op. cit.*).

4.2 Propuestas de desarrollo para la Amazonía peruana desde el nivel central.

Las propuestas de desarrollo para la Amazonía peruana y en particular del departamento de Loreto, desde el Gobierno central, se perciben en los instrumentos de política pública sectorial y multisectorial.

La Constitución peruana contempla que el Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas. Los recursos naturales renovables y no renovables son considerados patrimonio de la nación. Establece que el Estado determina la Política Nacional del Ambiente, y determina y promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con la legislación apropiada.

Álvarez (2011), propone como visión de futuro de la Amazonía peruana “una Amazonía plenamente articulada en la nación peruana y totalmente integrada a la Amazonía sudamericana, que se desarrolla de manera integral y sostenible, mediante la armonía entre la conservación y el aprovechamiento de sus recursos naturales, con la presencia efectiva del Estado y, contando para ello con poblaciones amazónicas con pleno ejercicio de sus derechos y obligaciones nacionales, y vigencia de compromisos internacionales”.

Para Álvarez (*op. cit.*), en relación con las visiones de la Amazonía “la naturaleza es sagrada y, por lo tanto, hay que respetarla” y “la naturaleza está allí para ser usada, para ser insumo”, deben equilibrarse en un planteamiento de desarrollo sostenible.

Las oportunidades para el desarrollo de la Amazonía peruana según Álvarez (*op. cit.*) son:

- La economía regional acrecentará su integración comercial al mercado interno y externo debido a la disponibilidad de la infraestructura de transporte multimodal impulsada por las tres carreteras interoceánicas (IIRSA); de esta forma la Amazonía

sería parte de los corredores continentales, que favorecerían un mayor intercambio de bienes y servicios del Perú con la economía brasileña.

- El crecimiento de la demanda nacional y mundial de hidrocarburos y biocombustibles, podrá convertir a la Amazonía en el generador de rentas estratégicas para el país.
- Se estima un desarrollo creciente de la actividad forestal para los próximos diez años, sobre la base del manejo de los bosques certificados y el incremento de la demanda mundial, especialmente de la China.
- La abundante biodiversidad de la Amazonía, el incremento de la demanda nacional y mundial de productos orgánicos y el desarrollo del biocomercio, pueden propiciar la presencia de una nueva forma de economía que generará mayor valor a las unidades económicas de la región amazónica.
- La región podría sacar provecho de la demanda creciente por el ecoturismo. Esta actividad bien planificada permitiría producir “encadenamientos” sobre la economía local y regional (creación de clusters).
- La importancia creciente de servicios ambientales en el mercado mundial, permite avizorar que la Amazonía peruana tendrá un lugar protagónico en la venta de estos servicios

Los factores motrices para el desarrollo de la Amazonía peruana según Álvarez (*op. cit.*) son:

- Capital humano: población amazónica, pueblos indígenas.
- Biodiversidad.
- Proyectos IIRSA.
- Dinámica agrícola, biocombustibles.
- Manejo forestal y extracción maderera.
- Calentamiento global y cambio climático.
- Minería e hidrocarburos.
- Energía hidroeléctrica y redes de distribución de energía.
- Mercados nacionales y mundiales.
- Gobiernos regionales y locales de la Amazonía.
- Geopolítica: Brasil, Amazonía y Sudamérica.

La visión desde el punto de vista internacional (Álvarez, *op. cit.*): “Ser parte de la Amazonía que -manteniendo su rol como pulmón y centro de biodiversidad de la humanidad- se desarrolla de manera integral y sostenible con la presencia efectiva del Estado y contando con poblaciones amazónicas con pleno ejercicio de sus derechos y obligaciones nacionales, y la vigencia de los compromisos internacionales”.

La visión desde el punto de vista de los pueblos amazónicos (Álvarez, *op. cit.*): i) una Amazonía competitiva sobre la base de la biodiversidad y de

la gestión de sus recursos (valor agregado); ii) una Amazonía incluida en todos los planes de desarrollo del país; iii) pueblos amazónicos integrados a partir de una visión que trascienda los cambios políticos; iv) compatibilización de las actividades productivas privadas y de las comunidades nativas, que permita la distribución de los beneficios; y vi) el desarrollo intercultural con identidad.

El Plan Estratégico de Desarrollo Nacional Perú al 2021 (Ceplan, 2011), en el Eje Estratégico 6: "Recursos Naturales y Medio Ambiente", plantea la conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y la biodiversidad, con un ambiente que permita una buena calidad de vida para las personas y la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo.

El Plan Nacional de Acción Ambiental (Planaa) 2010-2021 (Minam, 2010), orienta el desarrollo de acciones, para que el Perú, que es un país con un importante patrimonio natural y cultural, se beneficie de las múltiples oportunidades de desarrollo mediante el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, la consolidación de la institucionalidad, la gestión integral de la calidad ambiental y la realización de actividades socioeconómicas con criterios de competitividad y proyección regional y mundial.

La Política Nacional del Ambiente (Minam, 2009), de carácter transectorial, articula la política y acciones ambientales, nacionales regionales y locales, y los procesos de planificación y gestión ambiental.

El Plan Nacional del Acción Ambiental Perú 2011-2021 (Minam, 2011), tiene como objetivo la protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales, a fin de hacer posible el desarrollo integral de la persona humana y garantizar una adecuada calidad de vida. Está integrada por las consideraciones planteadas en el Acuerdo Nacional, la Estrategia Nacional Forestal, la Estrategia Nacional de Biodiversidad, la Estrategia Nacional de Cambio Climático, la Estrategia Nacional de Desarrollo Rural, la Estrategia Nacional de Seguridad Alimentaria (a partir de los productos del bosque), el Plan Nacional de Reforestación y el Plan de Acción Estratégico de la Caoba.

Con el Decreto Supremo 015-2000-AG (PRP, 2000) se declaró "de interés nacional" la instalación de plantaciones de palma aceitera para promover el desarrollo sostenible y socioeconómico de la región amazónica y contribuir a la recuperación de suelos deforestados por la agricultura migratoria y por el desarrollo de actividades ilícitas, en áreas con capacidad de uso mayor para el establecimiento de esta planta oleaginosa. El Plan Nacional de Promoción

de la Palma Aceitera 2000-2010 (Minag, 2000), con un enfoque de mercado, buscaba promover núcleos productivos o "clústers" en los departamentos de San Martín y Loreto, hasta consolidar la producción de palma aceitera en 50 000 hectáreas.

Debido a su calidad y versatilidad, la palma aceitera tiene una producción por hectárea más alta que cualquier otra semilla oleaginosa como la soya, el girasol o el piñón. Debido a sus requerimientos básicos de clima y suelo, la palma se adaptó con éxito a las condiciones climáticas existentes en gran parte del territorio amazónico, desde su introducción en la década del 1960 (ACSC-SPDA, 2009).

La Política Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (PRP, 2013), plantea la integración de la gestión forestal con la conservación de la biodiversidad, la mitigación y adaptación al cambio climático, el control de la desertificación, la gestión de cuencas y de los ecosistemas hídricos, la superación de la pobreza y la inclusión social. Por lo tanto, se articula con instrumentos normativos a nivel internacional y nacional, tales como los Objetivos de Desarrollo del Milenio, los objetivos globales sobre bosques, la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (Cites), la Declaración Universal de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, el Convenio 169 de la OIT, el Convenio de la Diversidad Biológica, entre otros. Se articula con instrumentos normativos a nivel internacional y nacional. Considera relevante el papel de los pueblos indígenas en la conservación de los bosques, pone en valor los sistemas locales de manejo y conservación de bosques.

Esta política, está orientada a alcanzar la competitividad en el uso sostenible de los bienes y servicios, y conservación del patrimonio forestal con la finalidad de contribuir al desarrollo sostenible nacional. En tal sentido, busca mejorar la distribución de beneficios y responsabilidades de la conservación y aprovechamiento sostenible de los ecosistemas forestales y los otros componentes del patrimonio forestal nacional. Tiene los siguientes lineamientos de política:

- Manejo sostenible de bienes y servicios de los ecosistemas forestales.
- Reversión de los procesos de pérdida y deforestación de ecosistemas forestales.
- Gestión sostenible de los ecosistemas transformados.
- Plantaciones forestales con fines industriales y ambientales que contribuyan al desarrollo económico del país.
- Manejo y aprovechamiento sostenible de la fauna silvestre.
- Gestión forestal efectiva.

La Estrategia Nacional Forestal (ENF) 2002-2021 (Minag, 2002), como herramienta para lograr el desarrollo sostenible del sector forestal, de amplio potencial para la generación de empleo, para la recuperación de los ecosistemas degradados y para la lucha contra la pobreza; operacionaliza la política nacional forestal, basada en tres grandes pilares: la cultura y conciencia forestal, la institucionalidad y gestión forestal, y la política y la normatividad. Con estos pilares busca plasmar las iniciativas y estrategias parciales que se vienen ejecutando en las diversas regiones del país, proyectándolas hacia el mediano y largo plazo. Tiene como Programa la Zonificación Forestal y la calidad como elementos relevantes en el proceso de Ordenamiento Territorial y Valoración Forestal. El Programa de Optimización de la Red de Valor destaca el manejo de plantaciones forestales con fines industriales, la forestación y reforestación con fines de protección y manejo de cuencas, y el manejo de sistemas agroforestales, que se plasma en el Plan Nacional de Reforestación.

La Política y Estrategia Nacional de Recursos Hídricos del Perú (Minag, 2009), precisa el marco de referencia dentro del cual debe interactuar el sector público y privado en la gestión de los recursos hídricos en el Perú, que permita pasar de un manejo sectorial y desarticulado, hacia una gestión integrada con intervenciones debidamente institucionalizadas, mecanismos de gestión coherentes y coordinados, en el marco del proceso de regionalización y descentralización. La Amazonía es depositaria del agua dulce, de la reserva genética y del conocimiento tradicional, elementos sumamente importantes para el desarrollo de la industria alimentaria y medicinal del país y del mundo.

El Plan Nacional de Desarrollo Acuícola (Planda) 2010–2021 (Produce, 2009), tiene como objetivos incrementar la calidad, productividad y el volumen de producción acuícola a nivel nacional, así como elevar la inversión privada en acuicultura y establecer metas a cumplir en el corto y mediano plazo. Para su implementación está prevista la creación de comisiones regionales de acuicultura y elaboración de estrategias y planes específicos para el desarrollo de la acuicultura a nivel de las regiones.

La Estrategia Nacional de Desarrollo Rural (ENDR) (PRP, 2004), hace un diagnóstico de la situación del sector rural del Perú, donde destaca la baja rentabilidad de las actividades agrícolas, las restricciones al acceso de activos productivos y la fragmentación de la propiedad de la tierra, la extensión de la pobreza, la persistencia de la discriminación social y cultural, el precario desarrollo del capital humano y la pérdida paulatina del capital social en el campo, el escaso desarrollo de la infraestructura económica rural, la escasez, dispersión

y deficiencia de los servicios para la producción; y finalmente, el deterioro de los recursos naturales. Más allá de una relación de metas, el documento no avanza mucho en ello, pone un plazo de quince años para alcanzar las metas.

La Estrategia Nacional de Seguridad Alimentaria y Nutricional (Ensan) 2013-2021 (CMSAN, 2013), elaborada en el marco del Decreto Supremo 102-2012-PCM de fecha 12 de octubre del 2012 y aprobada el 28 de diciembre de 2013, realiza un amplio diagnóstico que identifica graves debilidades, arribando a acciones demasiado generales como para enfrentar los problemas descritos en el diagnóstico, limitándose a una enumeración de objetivos y recomendaciones. La Ley de Seguridad Alimentaria y Nutricional, delinea la arquitectura institucional que permita que el Estado garantice, respete, proteja, promueva, desarrolle y monitoree las diversas acciones encaminadas al pleno goce del derecho a una alimentación adecuada.

El Perú no cuenta con un plan de desarrollo para la Amazonía ni con un catastro de pasivos ambientales (mineros y petrolíferos) de la cuenca amazónica. Como iniciativa privada, el Instituto de Bien Común-IBC, ha elaborado un “Mapa de Inversiones al 2021”, que busca mostrar la magnitud de la inversión pública y privada en la Amazonía peruana. La elaboración del mapa ha permitido el análisis de impacto de la inversión en la Amazonía.

Las acciones que ha tenido el Estado en la Amazonía son (Álvarez, *op. cit.*).

- a) La puesta en marcha, desde agosto de 2010 del Programa de Conservación de Bosques, para lo cual cuenta con un financiamiento de US\$ 60 millones, otorgados por los gobiernos de Alemania y Japón. Este programa será ejecutado por el Ministerio del Ambiente y tiene una temporalidad de cuatro años.
- b) El IIAP ha implementado tecnologías para impulsar la reforestación de la Amazonía, y viene promoviendo el desarrollo de mecanismos de pago por servicios ambientales, manteniendo los bosques para la captura de carbono. Sin embargo, ello no es suficiente y es por eso que han incluido en su agenda la investigación de biocombustibles como agroforestaría, que se enmarca en los acuerdos internacionales y en la política nacional de promoción del uso de energías renovables.
- c) La Ley General de Electrificación Rural (Ley 28749), considera al biocombustible como un recurso energético renovable de utilidad para la generación de energía. El país cuenta con políticas para la producción y comercialización de biocombustibles, así como con normas legales para su promoción en el mercado (Ley 28054) y su

- respectivo reglamento, que busca diversificar el mercado de combustibles, fomentar el desarrollo agropecuario y agroindustrial, disminuir la contaminación ambiental y ofrecer un mercado alternativo en la lucha contra las drogas. El Estado no ha desarrollado una estrategia clara para controlar los impactos socio-ambientales de esta actividad, como la generación de conflictos locales por la propiedad de la tierra y por la tala de bosques primarios para establecer cultivos para biocombustibles.
- d) En este contexto, con el apoyo de la Netherlands Development Organisation-SNV, se ha elaborado una línea de base sobre biocombustibles para la Amazonía peruana, para dar soporte a las decisiones políticas y de inversión en esta línea productiva. Será un aporte significativo para la sostenibilidad ambiental, con oportunidades económicas para las regiones de San Martín, Ucayali y Loreto. Contiene información referida a mercados, marco legal, iniciativas actuales, cultivos potenciales, aspecto social en la cadena de valor, y sostenibilidad y viabilidad económica y ambiental de los biocombustibles. Referente para la implementación y difusión de negocios inclusivos y sostenibles.
- e) Financiamiento de proyectos y programas de inversión pública y privada por un valor total de casi US \$ 14,5 mil millones, incluyendo en esa cifra la interoceánica. De esta cantidad, el 28% -aproximadamente 4 mil millones de dólares- corresponde a proyectos netamente públicos, el 30% -aproximadamente 4,35 mil millones- a proyectos de financiamiento mixto público-privado (PPP), y el 42% -6 mil millones de dólares- a proyectos netamente privados.
- f) El Estado está desarrollando una política de concesiones. En este marco tiene prevista la ejecución con financiamiento externo de veintiséis proyectos hidroenergéticos en la Amazonía. Uno de los proyectos más grandes es la hidroeléctrica de Inambari, que sería la quinta hidroeléctrica más grande de América Latina y la más grande del Perú.
- g) En el transporte fluvial, con el Decreto Supremo 005-2001-MTC, Reglamento de Transporte Fluvial, se espera consolidar y mejorar la estructura operativa de este servicio, que garantice calidad. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, viene realizando acciones para la ejecución del Plan de Embarcaderos Fluviales, de manera que se pueda contar con infraestructura básica portuaria que facilite y brinde el embarque y desembarque seguro de pasajeros y carga; como parte del corredor interoceánico nororiental, que articula el tramo terrestre, que comprende el Puerto de Paita-Olmos-Corral Quemado-Puerto Saramiriza, con la vía fluvial en los ríos Marañón,
- Huallaga y Amazonas, hasta Manaus en Brasil.
- h) El Estado viene fomentando la inversión para la explotación de hidrocarburos, sin embargo no se adoptaron a tiempo políticas claras y definidas de gestión ambiental y social, para hacer frente a los conflictos socio-ambientales.
- i) La Ley de Minería (Ley 26821, 2005), tiene como objetivo básico la inversión en exploración y el desarrollo de proyectos en las áreas concesionadas. Según esta norma, el Estado tiene un rol concedente, normativo y promotor, y dentro de ella promueve el crecimiento de las actividades mineras y energéticas, fomenta la prevención y mitigación de los impactos ambientales y sociales, para lograr el desarrollo sostenible del país. No existe una normatividad expresa que regule las actividades extractivas en ecosistemas amazónicos. Hay, en cambio, ciertas normas que establecen condiciones para que estas actividades se desarrollen cuando la fragilidad del área así lo determine, principalmente en la actividad de hidrocarburos. El Reglamento de la Ley Ambiental incorpora algunos principios y obligaciones importantes en relación con el ecosistema amazónico, como dar preferencia al acceso fluvial o establecer medidas para el control de erosión, entre muchas otras.
- j) En la actividad forestal, mediante el Decreto Supremo 019-2004-AG, se declaró de interés nacional la Estrategia Nacional Multisectorial contra la Tala Ilegal y se creó la Comisión Multisectorial de Lucha contra la Tala Ilegal (CMLTI), adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros.
- k) En la Política Ambiental Nacional podemos identificar instituciones y actores involucrados, regulaciones orientadas a conciliar el desarrollo de actividades productivas con el manejo sostenible de los recursos naturales en la Amazonía. Así tenemos:
- Estrategia Nacional de Conservación de Áreas Representativas de la Diversidad Biológica, que incluye normas de ordenamiento territorial como en el uso, control y monitoreo de los recursos naturales; manejo sostenible de bosques; aprovechamiento de los recursos forestales y no forestales, de plantas medicinales, entre otros aspectos.
 - Definición de políticas en relación con la biodiversidad, que se sustentan fuertemente en el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB), a partir del cual se han desarrollado regulaciones sobre conservación y aprovechamiento sostenible, seguridad en el uso de la biotecnología, respeto de conocimientos tradicionales, prevención de biopiratería, entre otros.
 - Sistema de Información de la Diversidad Biológica y Ambiental de la Amazonía peruana

(Siamazonía), que es una red descentralizada y organizada entre entidades y especialistas en diversidad biológica y ambiental de la Amazonía peruana, que genera o maneja información, la misma que comparte a través de Internet en forma libre y abierta; desempeñando el IIAP la función de nodo facilitador.

- l) El lineamiento de política exterior peruana, referido a la Amazonía, está definido como “la alianza estratégica con Brasil y la interconexión física sudamericana”. Las características geoeconómicas y sociales de la vecindad, la gravitación regional y global del Brasil, y la coyuntura política, hacen excepcionales las condiciones para una integración binacional de alta intensidad con este país, dentro de un proceso de largo plazo que favorecerá de manera múltiple al Perú”.

Las Bases de la Estrategia Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizas 2006-2021 (Álvarez, op. cit.), que encargan al Consejo Nacional de Desarrollo de Fronteras (CNUF), propone el uso sostenible de los recursos naturales y desarrollo sostenible de la Amazonía (art. 69°). Este instrumento conceptual y metodológico, está diseñado para orientar la acción del Estado en la ejecución de los planes y programas de mediano y largo plazo. La estrategia ha sido formulada en la perspectiva de mejorar la eficiencia del gasto social en la prestación de los servicios básicos por parte del Estado, a fin de brindar igualdad de oportunidades a los peruanos que habitan en la frontera, así como crear las condiciones para iniciar el crecimiento económico en determinadas áreas focalizadas o centros dinamizadores del desarrollo.

Los Proyectos de Cooperación Internacional para la formulación e implementación de una Política Multisectorial de Desarrollo Fronterizo (Álvarez, op. cit.), plantean el crecimiento económico sostenible, a través del bienestar social e igualdad de oportunidades, mediante la integración fronteriza con los países limítrofes, la consolidación de una política-institucional y el eficiente manejo del territorio, con una su visión de Desarrollo Sostenible de Frontera. La estrategia nacional se sustenta en la sostenibilidad económica, social, ambiental, político-institucional e integración fronteriza. Busca el fortalecimiento de la capacidad productiva, en términos de mayor producción y mayor productividad, para pasar de una economía de subsistencia a una que genere riqueza, basada en la trilogía de: identificando las potencialidades de la zona para focalizar las actividades relevantes para generar crecimiento, la articulación física e interconexión que enlace la producción local de frontera, con los mercados nacionales e internacionales y que la producción local revalorice el concepto cultural

en su proceso productivo. Plantea la necesidad de crear alianzas estratégicas entre las instituciones, universidades y empresas para plasmarlas en acciones de inversión, tecnología y desarrollo de mercados con productos locales (MRE, 2003).

El desarrollo fronterizo peruano colombiano tiene que involucrar a instituciones de investigación de ambos países para crear las ciudades inteligentes que van a dinamizar y articular espacios geográficos con inversiones físicas dentro del ámbito IIRSA y al interior de cada espacio, establecer una red de infraestructura local que va a integrarse a una red dorsal para permitir el acceso de la producción y el consumo hacia mercados más extensos y más lejanos (MRE, 2013).

La Ley Marco para el Desarrollo e Integración Fronteriza, Ley 29778, define el desarrollo de frontera como un proceso ordenado, dirigido a satisfacer prioritariamente las necesidades básicas de la población en los espacios de frontera y su incorporación a la dinámica del desarrollo nacional, mediante el despliegue de iniciativas públicas y privadas, orientadas hacia los campos económico, ambiental, social, cultural, institucional y de salud, así como el fortalecimiento de las capacidades de gestión local y regional, según criterios de sostenibilidad, desarrollo humano y seguridad nacional (MRE, op. cit.). Los gobiernos de Perú y Colombia, en el 2002 establecieron la Zona de Integración Fronteriza (ZIF), constituida en la parte peruana por las provincias de Maynas y Mariscal Ramón Castilla, y en la parte colombiana por el Departamento de Amazonas y el Municipio de Puerto Leguizamo (Soria, 2012). El Plan concibe un enfoque territorial, donde plantea acciones estructurantes externas que implican una relación de obras, que busca conectar con las ciudades principales (redes de ciudades) fuera de la cuenca, como por ejemplo, la construcción de la carretera Iquitos-Bellavista-Mazán-Salvador-El Estrecho y la ampliación del aeropuerto de Leticia, entre otras (Soria, op. cit.).

Para Galarza (2011) el desarrollo de los ejes de la IIRSA, puede significar para el Perú un nuevo impulso de transversalidad que tiende a articular grandes territorios con los países vecinos, con la articulación en el norte (Paita-Olmos-Tarapoto-Iquitos-Manaos) y en el centro (Lima-Pucallpa-Cruzeiro do Sul), que no hace más que consolidar corredores ya históricos en el Perú que se han ido conformando a través de diversos procesos iniciados en el siglo XX.

Según Galarza (op. cit.) estos corredores conforman grandes macro-sistemas todavía en proceso de articulación y construcción, los cuales integran territorios de costa, sierra y selva, generando mayores relaciones económicas producto de la progresiva expansión de las vías de comunicación transversal,

que van articulando áreas productivas formando procesos de mayor integración regional-nacional. Esta autora, considera que estos corredores transversales, constituyen una infraestructura de primer nivel que debe ser aprovechada para la generación de oportunidades de las ciudades, articulándolas con espacios rurales internos y promocionando actividades que incidan en su desarrollo, generando mayor valor agregado y mejorando las condiciones de vida de sus poblaciones, es decir, estos corredores deben convertirse en corredores económicos, cuya finalidad es fortalecer el desarrollo de las regiones para atender las necesidades internas, articular mercados y exportar en mejores condiciones, ofertando una mayor cartera de productos hacia afuera y no solo esperar las presiones de la demanda externa.

Galarza (*op. cit.*) plantea que el diseño de elementos de desarrollo de estos corredores, no puede estar aislado de su ámbito inmediato o de las regiones donde está inmerso y de los demás corredores que lo alimentan. Sin embargo, no se puede dejar de considerar que los mercados que integran a Perú y Brasil no son desarrollados, por lo tanto, estos servicios deben dimensionarse en función de las necesidades propias de esta situación. Indica que se debe evitar los impactos negativos que se producen en ambos lados de las carreteras, pues actualmente, los corredores de la IIRSA contienen territorios no planificados y sin control para la extracción ilícita de recursos, sobre todo en las zonas de selva.

Inicialmente, al constituirse los ejes la IIRSA, se pensó que era una oportunidad de transportar la soya brasilera por el territorio peruano, lo que dinamizarían los corredores en el Perú, pero estas son decisiones del empresariado brasilero y el Estado de su país, ya que actualmente utilizan un transporte sumamente barato y con importante logística como la hidrovía del Madeira y el Amazonas para su comercio con el Asia, aunque el tiempo de traslado sea mayor (Galarza, *op. cit.*).

Galarza (*op. cit.*) propone como una oportunidad la complementariedad de las economías de los Estados fronterizos de Brasil en Acre y Rondonia con el sur y centro del Perú, indicando que Brasil tiene interés en desarrollar estos lugares y buscar una salida para estos territorios mediterráneos hacia los mercados del Perú y los puertos del Pacífico.

En la agenda y las recomendaciones para que Perú aproveche las oportunidades del potencial del Eje del Amazonas, en el marco de la IIRSA, Guerra-García (2012), plantea que las oportunidades del desarrollo del territorio del Consejo Interregional Amazónico-CIAM, conformado por los departamentos de Loreto, Amazonas, San Martín, Ucayali y Madre de Dios giran en torno al potencial de exportar desde la

Selva Norte hacia la Sierra Sur del Ecuador y al mejor aprovechamiento de productos orgánicos, madera certificada, hierbas medicinales, servicios ambientales, etc. desde la Amazonía al mundo, apostando por crear una marca amazónica.

El diagnóstico del Plan Nacional de Diversificación Productiva (PNDP), concluye que el Perú exhibe un nivel de productividad bajo y heterogéneo, alta presencia de empleo informal, altos niveles de desigualdad del ingreso, bajo nivel de innovación, débil institucionalidad y una canasta exportadora poco diversificada y concentrada en recursos naturales. Señala que la productividad a nivel de regiones es muy heterogénea, igual entre empresas, sectores y al interior de los mismos. Las desigualdades intersectoriales de la productividad al interior de las regiones, se observan en la mayor fuerza laboral que se aloja en los sectores menos productivos; así en el departamento de Loreto, los sectores agricultura y pesca, donde se aloja alrededor del 35% de la PEA, son los de menor productividad (Produce, 2014).

El PNDP tiene como objetivo principal impulsar el crecimiento de mediano y largo plazo a través de la generación de una mayor capacidad productiva y transformadora, que lleve a la diversificación y a la sofisticación económica; a la reducción de la dependencia de los precios de materias primas, la mejora de la productividad, el aumento del empleo formal y de calidad, y un crecimiento económico sostenible de largo plazo. Esto se traducirá en mayores niveles de bienestar para todos los peruanos.

Los objetivos específicos del PNDP son (Produce, *op. cit.*):

1. Lograr tasas de alto crecimiento económico que sean sostenibles en el largo plazo.
2. Acentuar la transformación productiva necesaria para transitar hacia el nivel de ingresos medios-altos y reducir la dependencia de la economía peruana por los recursos naturales.
3. Reducir las brechas regionales productivas.
4. Aumentar el empleo formal y de calidad, al reducir la informalidad.

Los ejes estratégicos del PNDP son (Produce, *op. cit.*):

1. Promoción de la Diversificación Productiva.
 - i. Línea de acción 1: estrategias de integración a cadenas de valor globales.
 - ii. Línea de acción 2: atracción de Inversión Extranjera Directa.
 - iii. Línea de acción 3: desarrollo del emprendimiento innovador.
 - iv. Línea de acción 4: incorporación de la innovación en la estrategia empresarial.

- v. Línea de acción 5: calidad como soporte para la diversificación.
2. Adecuación de regulaciones y simplificación administrativa.
 - i. Línea de acción 1: adecuación de regulaciones.
 - ii. Línea de acción 2: simplificación administrativa
 3. Expansión de la Productividad.
 - i. Línea de acción 1: extensión de conocimientos y tecnologías.
 - ii. Línea de acción 2: promoción de sinergias y encadenamientos productivos.
 - iii. Línea de acción 3: provisión de insumos complementarios.
 - iv. Línea de acción 4: adecuación de la oferta formativa a la demanda laboral.
 - v. Línea de acción 5: reducción de costos financieros.

Al comparar el producto medio de los trabajadores por región del país, en 2004 y 2012, la productividad nacional de los departamentos de la Selva se encuentra estancada. La distribución de los ingresos de los trabajadores es diferentes entre regiones y al interior de las mismas, lo que es consistente con el nivel de productividad (Produce, *op. cit.*).

En cuanto a la diversificación productiva, el PNPD señala que la estructura del aparato productivo y de la canasta exportadora se ha transformado poco en las últimas décadas. La estructura productiva, también contribuye a la consistencia y al grado de resistencia de una economía ante los choques externos, a razón que el elemento humano y las herramientas que utiliza para procesar bienes y servicios de calidad tiene mayores oportunidades de enfrentarlo. Inversamente, una baja calidad de la mano de obra, con escaso acceso a los procesos técnicos, es más vulnerable a la crisis y a la extensión de la misma (Produce, *op. cit.*).

El Consorcio Cluster Development-Metis Gaia–Javier D’ávila Quevedo (2013), ha identificado en el ranking de clústers en el Perú, a la industria de la madera en los departamentos de Loreto y Ucayali, asignándole el puesto 34 de 41 en el ranking general.

4.3 Propuestas de desarrollo para el departamento de Loreto y para el AICIN desde el nivel regional y local.

IIAP-NCI (2013), proponen iniciativas de conservación productiva, como alternativa para el desarrollo sostenible de la Amazonía, a fin de garantizar el uso de los recursos ahora y también en el futuro. Esta iniciativa tuvo algunos resultados en comunidades pequeñas

y para actividades extractivas con restricciones autoimpuestas. La iniciativa tuvo cierto éxito mientras el proyecto se ejecutaba. Al concluir la operación del proyecto no hubo incentivos para continuar con las actividades de “conservación productiva”.

El enfoque del desarrollo sostenible de la Amazonía peruana desde la comprensión del IIAP, concibe la sostenibilidad como una respuesta a la vulnerabilidad que constatamos en un dinámico proceso de globalización e integración de la Amazonía; donde el reto de la sostenibilidad es gestionar la unidad desde la diversidad, como condición para mantener la viabilidad de los bosques y los ecosistemas acuáticos, sosteniendo los procesos y las interrelaciones que crean condiciones de vida y que son medios de vida de las poblaciones amazónicas. Para este enfoque el desarrollo territorial, concebido como la transformación productiva e institucional en un espacio geográfico, histórico y cultural, construido socialmente por actores individuales y colectivos, orientado al logro de objetivos negociados, requiere de modos de interpretación y teorías de acción inspirados en imágenes, conceptos, y enfoques sistémicos. Esto significa considerar la innovación productiva e institucional como el resultado del aprendizaje social, y la competitividad y sostenibilidad ambiental como propiedades emergentes de los sistemas de la actividad humana y por lo tanto el resultado de negociaciones, acuerdos, aprendizaje, resolución de conflictos y acciones colectivas. Esta comprensión del desarrollo de la Amazonía se expresa en el Diamante del Desarrollo Sostenible, que se sustenta en las interrelaciones entre la dimensión social, económica, ambiental y político institucional (IIAP, 2009a).

Las tendencias nacionales y globales, como el peso específico de la economía brasilera y su necesidad de salir por el territorio peruano a los mercados asiáticos, hace que la región amazónica del Perú se constituya en el paso obligado para el comercio brasileño que se dirige al Asia, retando a su capacidad de desarrollarse como un centro de servicios para el comercio de Brasil al Asia (IIAP, *op. cit.*).

El interés en los biocombustibles también creará presiones en los ecosistemas de bosques tropicales, sobre todo si dichos combustibles se elaboran sobre la base de especies adaptadas a climas y suelos tropicales, como la palma aceitera (IIAP, *op. cit.*).

Las inversiones de la IIRSA tendrían impactos positivos como negativos en el sector de productos forestales. La mejora de los sistemas de transporte aumentaría las ganancias de los productores madereros y no madereros. Sin embargo, el incremento de la deforestación causado por las carreteras financiadas por de la IIRSA conllevaría a una erosión paulatina de

los recursos forestales (IIAP, *op. cit.*).

La deforestación mundial aporta alrededor de un 20 % del total anual de emisiones antropogénicas de gases causantes de efecto invernadero y, consiguientemente, es un factor importante que contribuye al cambio climático global (IPCC 2007, citado por IIAP, *op. cit.*). No obstante, la deforestación también afecta a los ciclos hidrológicos locales y regionales que inducen la formación de tormentas en la Amazonia (Werth y Avissar, 2002; Avissar y Werth, 2005; Feddema *et al.*, 2005, citado por IIAP, *op. cit.*).

En las últimas tres décadas, la industria petrolera ha adoptado normas para minimizar impactos ambientales. Pese a estos avances, aún se producen accidentes industriales y ocurren derrames de petróleo que causan graves impactos ambientales (IIAP, *op. cit.*). La demanda internacional del turismo hacia el Perú está asociada a tres modalidades: ecoturismo, turismo de naturaleza y turismo de aventura. Las motivaciones son los escenarios naturales no alterados, sitios arqueológicos, nuevas experiencias y lugares, culturas nativas, comunidades locales, observación de la flora y fauna, y la práctica de deportes (Chávez, 2008, citado por IIAP, *op. cit.*).

El IIAP (*op. cit.*), propone que las oportunidades de un entorno ambiental-ecológico más importantes deben estar relacionadas con las variables conservación de la biodiversidad, disponibilidad de recursos naturales, manejo integrado del ecosistema, alertas satelitales, derechos de propiedad e impactos de los cambios climáticos, entre otras. Y las amenazas con el comercio ilegal de flora y fauna, la biopiratería, el tráfico ilícito de drogas, los impactos ambientales en la investigación, entre otras.

El IIAP (*op. cit.*), plantea que las oportunidades en el entorno económico más relevantes son las cadenas productivas de alto valor agregado, desarrollo de la actividad económica regional, demanda por productos orgánicos y ecológicos, mercado de servicios ambientales e Integración física, comercial y económica. Las amenazas identificadas son los cambios en los hábitos de consumo, cambios en la base productiva, impacto de la economía brasileña, cambios en la matriz energética y cambios en la distribución de ingresos.

El IIAP (*op. cit.*), sostiene que las oportunidades más importantes en el entorno tecnológico están relacionadas con el aprovechamiento sostenible de la biodiversidad, cadenas de valor integradas, convergencia de la biotecnología, nanotecnología, bioinformática, cognotecnología, conocimientos tradicionales y agricultura sostenible. Y las amenazas relevantes identificadas son los escasos recursos

financieros, capital de riesgo, respuesta de las instituciones a las demandas de investigación, bioenergía y agricultura sostenible.

El IIAP (*op. cit.*), distingue que en el entorno sociocultural las principales oportunidades son el desarrollo de redes sociales, equidad, fortalecimiento de la educación superior, calidad y cobertura de los sistemas educativos, calidad de vida, conocimientos tradicionales, ecoturismo, valores y creencias, riqueza cultural e identidad amazónica. Y como amenazas más relevantes la pobreza en la región, migración rural-urbana, patrones culturales externos, tendencias en el empleo, nuevas pautas de conducta, influencia cultural de naciones fronterizas, percepción social sobre la investigación y el desarrollo tecnológico, valores y creencias, y ecoturismo.

En la Amazonía se expresan dos tendencias. La primera: las inversiones en explotación de hidrocarburos y la afirmación del modelo extractivo amazónico, presionado por la demanda mundial por recursos naturales renovables y no renovables. La segunda: la emergencia de una economía regional basada en los eco y bionegocios, el aprovechamiento de los recursos naturales a partir de la revalorización del bosque y la biodiversidad amazónica, asociado a la demanda de estos productos en el mercado internacional y nacional. El reto de las poblaciones amazónicas, será procesar estas tendencias de manera sinérgica y complementaria, pero sobre la base de una clara opción donde domine un nuevo modelo de desarrollo regional sustentado en el desarrollo de valor agregado, con sostenibilidad e inclusión social (IIAP, *op. cit.*).

El IIAP (*op. cit.*), propone escenarios futuros de la Amazonía:

- Escenario Optimista-Paraíso Amazónico. Se aprovechan oportunidades y se evitan o convierten amenazas en oportunidades. En los próximos diez años la región amazónica es un centro de desarrollo económico muy importante. Es un centro logístico y comercial de primer nivel. Se han construido o están en fase de desarrollo infraestructuras viales y portuarias de gran magnitud. Es el paso obligado del comercio brasileño al Asia y la salida de la industria de productos verdes y orgánicos para el mercado europeo. Es el eslabón más importante del macro-eje de desarrollo del norte del Perú.
- Escenario Pesimista-Selva Negra. Se desaprovechan oportunidades y no se evitan o convierten las amenazas en oportunidades. El comercio internacional sufre una profunda crisis. Los países amazónicos no han aprovechado de manera importante el crecimiento de los mercados asiáticos y las preferencias del mercado europeo (IIAP, *op. cit.*).

- Escenario Tendencial-Selva Virgen. Se desaprovechan oportunidades, se convierten algunas amenazas en oportunidades. Se ha producido una profunda asimetría económica-comercial sobre todo entre los países asiáticos y los de la región amazónica, como producto de la alta capacidad negociadora alcanzada por los primeros. Los países amazónicos han tomado medidas para la conservación de la diversidad genética, pero estas no se respetan y los organismos y mecanismos de control creados para estos fines no están cumpliendo a cabalidad su rol (IIAP, *op. cit.*).

El IIAP (*op. cit.*), enmarcado en las tendencias del contexto amazónico plantea que los principales retos de la Amazonia peruana son:

- Mantener la cobertura boscosa y la calidad del agua frente a las presiones de ocupación que genera de la IIRSA.
- La gestión descentralizada del territorio con el fortalecimiento de las capacidades humanas y capacidades institucionales.
- Desarrollar competitividad de las regiones amazónicas y posicionarse en el mercado nacional e internacional.
- Desarrollar una economía local sustentada en la competitividad con sostenibilidad.
- Reafirmar la identidad amazónica y el acceso a una educación de calidad y mejorar la calidad de las condiciones de salud de las poblaciones.

Agua dulce, biodiversidad y conocimientos tradicionales confluyen en la Amazonía peruana y constituyen bienes y servicios altamente valorados actualmente por las sociedades del mundo y en el Perú (IIAP, 2009b).

Están en marcha procesos de integración física, comercial y cultural que significan grandes oportunidades para el país y la Amazonía, sin embargo, dado al estado actual de esta vasta región persisten altos riesgos en lo geopolítico, económico, cultural y ambiental. Estos procesos exigen ordenamientos nacionales para la ocupación del territorio, aprovechamiento de la biodiversidad, protección del conocimiento tradicional, equilibrio del ambiente, gestión integral de la cuenca y programas de investigación e innovación estratégica (IIAP, *op. cit.*).

El IIAP con el documento "Propuesta de Política de Estado para la Amazonía peruana", pone en consulta la propuesta de Política de Estado 32, de Promoción y Desarrollo Sostenible de la Amazonía Peruana, que plantea promover el desarrollo sostenible de la Amazonía peruana, para el bienestar de las sociedades amazónicas y para mejorar la contribución regional al

desarrollo nacional, integrado a los procesos globales; reconociendo su valor estratégico como reserva de agua dulce, de recursos genéticos, de conocimientos tradicionales y de servicios ambientales clave, así como por el significado geopolítico y tetra-fronterizo para el país. Promover el desarrollo de actitudes y de capacidades humanas como factores clave para impulsar el desarrollo sostenible de este territorio de alta diversidad biológica, física y socio cultural. Impulsar la base productiva sostenible y competitiva, que ponga en valor esta diversidad, conservando el equilibrio ambiental, la diversidad biológica y cultural, y fortaleciendo la descentralización, la asociatividad y las capacidades institucionales amazónicas (IIAP, *op. cit.*).

La MPM (2011), con el apoyo de Provias Descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), ha formulado el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) 2011-2021, con un enfoque de desarrollo territorial local, que constituye un instrumento de gestión municipal, que a través del Instituto Vial Provincial-IVP gestiona la infraestructura vial provincial.

El PVPP, en su diagnóstico vial, concluye que toda la provincia de Maynas y la ciudad de Iquitos, para integrarse con el resto del país, lo hace a través del sistema multimodal, mediante la vía fluvial y aérea; carece de vías terrestres que lo integren al resto del país, contando con una carretera departamental que une la ciudad de Iquitos con la localidad de Nauta, en la provincia de Loreto. El transporte aéreo se realiza mediante vuelos comerciales y privados, cubriendo los primeros las rutas Lima-Iquitos e Iquitos-Ciudad de Panamá, siendo un servicio para un cierto sector de la población, por sus altos costos; los vuelos privados, tipo chárter, cubren las rutas a Yurimaguas, El Estrecho y Güeppi en la provincia del Putumayo, Caballococha en la provincia de Mariscal Ramón Castilla, las demás capitales provinciales del departamento de Loreto y estaciones petroleras. La ciudad de Iquitos cuenta con un aeropuerto de categoría internacional y del puerto fluvial Bellavista Nanay de donde despegan hidroaviones. La provincia de Maynas tiene más de 4000 km de vías fluviales navegables en más de ocho ríos, afluentes principales y afluentes secundarios, que posibilita el transporte fluvial comercial, por el cual se realiza más del 90% del transporte de pasajeros y carga, siendo sus costos relativamente altos, 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 provincia de Maynas (MPM, *op. cit.*).

El transporte terrestre en la provincia de Maynas se realiza por pocos caminos carrozables que abastecen o sirven a los distritos de Iquitos, Belén, Punchana y San Juan Bautista. La carretera asfaltada que conecta

las ciudades de Iquitos, Punchana, Belén, San Juan Bautista y Nauta (provincia de Loreto) es de carácter regional LO-103, de la cual parten caminos vecinales carrozables de carácter transversal, que conectan diversos caseríos o comunidades como atractivos turísticos, como Santo Tomás, Santa Clara, Quistococha, Moralillos, Zungarococha, entre otros (MPM, *op. cit.*).

4.4 Extracción de hidrocarburos en el departamento de Loreto y su relación con el desarrollo regional.

La extracción de petróleo en la selva norte del Perú, que representa al mes de agosto de 2013, el 39,3% de la producción nacional, contribuye a mejorar la captación de impuestos y al financiamiento de obras y actividades que desarrollan las instituciones públicas en el departamento de Loreto, al disponer del canon petrolero (Grández, 2014).

La producción de petróleo en el departamento de Loreto viene registrando una reducción desde el año 1998, que a agosto de 2013 significa una disminución de aproximadamente 22,84 millones de barriles. La historia económica del departamento de Loreto, desde hace 42 años, se encuentra ligada a la extracción del petróleo (Grández, *op. cit.*).

Entre los años 1972 y 1974, en el departamento de Loreto trece empresas extranjeras exploraban su territorio para encontrar petróleo. Entre los años 1974 y 1979 se construye el oleoducto nor peruano para transportar 250 mil barriles diarios a Bayóvar, en el norte del Perú. El 3 de noviembre de 1976 se promulga el Decreto Ley 21678, donde se disponía que el departamento de Loreto recibiría el 10% ad valorem de la venta del petróleo por concepto de Canon Petrolero, que comienza a cumplirse a partir del año 1979. En 1981 la Ley 23350 crea el sobre-canon petrolero. En 1982 se promulga la Ley 23538 dándole el carácter de permanente al canon petrolero, hasta la extinción del recurso natural, y declara la intangibilidad del recurso, y el 5 de febrero de 1985, se promulga la Ley 24300 de distribución del canon petrolero, que actualmente rige. Por Ley 26390 del 16 de noviembre de 1994, se crea la renta ficta, disponiendo que en ningún caso los departamentos que perciben canon petrolero, pueden recibir un monto menor al año 1994. Con Decreto de Urgencia 027-98, del 22 de junio de 1998 se crea el sobre canon petrolero (2,5%) para Loreto, que se calcula sobre la base de la producción de petróleo y gas del departamento de Ucayali (Grández, *op. cit.*).

Con el Decreto de Urgencia 001-94, de 1994, se dispone que los gobiernos locales que perciban Canon

Petrolero deben destinar del total del recurso, hasta el 20% a gastos corrientes y no menos del 80% a gastos de capital. Por Ley 26385 del 14 de noviembre de 1994, se autoriza a los Concejos Transitorios de Administración Regional (CTAR) a disponer de los fondos correspondientes al 12% para la promoción de créditos agrarios, pesqueros y pecuarios e incluso le autoriza la ejecución de gastos para la realización de obras en apoyo a estos sectores (Grández, *op. cit.*).

El 26 de junio de 1996, Petroperú firma el contrato de licencia con Pluspetro, para la explotación del Lote 8. En 1998, se descubrieron los campos petroleros del Dorado, Piraña y Paiche, en los ríos Arabela y Curaray, cuenca del río Napo (provincia de Maynas), que corresponden al Lote 67, que actualmente es operada por la empresa Perenco. El 8 de mayo del año 2000, la empresa Occidental Peruana INC, Sucursal Perú y Pluspetro Perú Corporation, Sucursal Perú, celebran la cesión de posición del contrato de servicios del Lote 1AB, localizado en la cuenca del río Pastaza (Grández, *op. cit.*).

Con el Decreto de Urgencia 028-2006, del 21 de octubre de 2006, se dispone que los gobiernos regionales y municipales que perciban recursos por la explotación petrolera destinen el 5% del Canon Petrolero para el financiamiento y cofinanciamiento de proyectos de inversión pública y gasto social en las comunidades ubicadas dentro de las zonas de explotación petrolera; que es ratificado con el Decreto de Urgencia 079-2009 (Grández, *op. cit.*).

En el año 2007, la empresa Perenco adquiere el Lote 67 con unas reservas de 356 millones de barriles. En junio de 2011 empieza la fase de operación y en noviembre de 2013 la etapa de producción con 6 000 barriles diarios que representa el 10% de su máxima producción que lo va lograr el 2015. El 24 de agosto de 2013, se anuncia el hallazgo de petróleo en el Lote 95 (pozo Bretaña Norte 95-2-1XD) operado por la empresa Gran Tierra Energy (GTE), estimándose una producción diaria de 40 mil barriles de petróleo mediano (Grández, *op. cit.*).

Con el Decreto de Urgencia 026-2010, del 11 de abril de 2010, los Gobiernos Regionales destinarán el 10% y los Gobiernos Locales el 5% de los fondos que les son asignados por concepto de canon y sobre canon petrolero, a proyectos de inversión pública y gasto social, bajo la modalidad de núcleos ejecutores. Hasta el mes de septiembre de 2013, ningún núcleo ejecutor fue implementado (Grández, *op. cit.*).

Con la producción de Perenco desde el mes de noviembre de 2013 y a partir del 2015, con un nuevo operador del Lote 1-AB, cuya reserva representa el 80% del total de reservas de petróleo en el departamento

de Loreto, puede aumentar su nivel de producción, es decir pasar de 15 mil a 32 mil barriles diarios a partir del mes de septiembre de 2015 (Grández, *op. cit.*).

El 2003 el departamento de Loreto aportaba el 63% de petróleo a nivel nacional y al finalizar el 2012 su aporte se redujo al 37,5%; pero esto no se debe a que las reservas de petróleo en la cuenca del Marañón se están agotando, sino que existen factores externos que no permiten incrementar la extracción (Grández, *op. cit.*).

La renta petrolera a precios nominales desde el año 2009 al 2012 es de S/.36,9 mil millones, de los cuales el 8,61% (valor promedio) se transfiere a la región en calidad de canon petrolero, mientras que las regalías que paga la empresa petrolera al Estado peruano por explotar el recurso representa el 22,9%. El aporte del Canon Petrolero respecto al valor del gasto en el periodo 2007-2012, pasa de 24,9% en el 2007 a 15,92% en el 2012, esto debido a que los aportes del Gobierno central para inversión en el departamento de Loreto, están siendo cada vez más importante en los últimos años (Grández, *op. cit.*).

Desde el año 1994 al 2012, el Canon Petrolero asignado al departamento de Loreto fue de S/. 3,66 mil millones, de los cuales la asignación al Gobierno Regional de Loreto fue de S/. 1,75 mil millones, que representa el 48%, mientras que a las Municipalidades, el monto asignado (y transferido) fue de S/. 1,34 mil millones (37%). A partir del 2009, se comenzó a detraer del Canon Petrolero el monto que corresponde a la contrapartida por el endeudamiento externo para financiar los Proyectos del Alcantarillado y Planta de Tratamiento de Aguas Servidas de la ciudad de Iquitos y el Proyecto de Ampliación de la Frontera Eléctrica (PAFE-III) del departamento de Loreto, que fue descontado hasta el mes de diciembre de 2012, y que asciende a S/. 300 millones (Grández, *op. cit.*).

Los distritos productores de petróleo como Andoas (Lote 1-AB) y Trompeteros (Lote 8), donde sus territorios soportaron los embates de la actividad petrolera desde hace 35 años, reciben el 0,95% del Canon Petrolero que se distribuye en el departamento de Loreto (Grández, *op. cit.*).

Desde el año 2003 al 2010, los programas creados para el apoyo crediticio al sector rural, financiados con el 12% del canon petrolero, se circunscriben a las actividades agrarias y pesqueras a través de las Direcciones Regionales de la Producción y Agraria del departamento de Loreto, siendo estos el Programa de Apoyo a la Producción Agropecuaria (PAPA), el Programa de Desarrollo para los Servicios Agrarios (Prodesa) y el Programa Regional de Créditos Agrarios (Procrea) (Grández, *op. cit.*).

Grández (*op. cit.*) plantea que un tema siempre en debate en la sociedad loreтана y que resulta una incógnita, es qué se hizo con los S/. 3,66 mil millones que administraron los beneficiarios del canon petrolero en estos diecinueve años; donde las condiciones de vida de la población no mejoró sustantivamente y el medio rural sigue con servicios de saneamiento en condición crítica, cuyo espacio territorial se encuentra atrasado y sus actividades económicas no están vinculadas al mercado.

El aporte de la actividad petrolera al Producto Bruto Interno (PBI) es significativo, representando el 30,2% para el periodo 2007-2013 (Grández, *op. cit.*).

4.5 Grandes proyectos a ejecutarse en la Amazonía peruana con incidencia en el desarrollo regional y local.

Little (2013) manifiesta que en la Amazonía, la búsqueda desenfadada a nivel global de tierras para el cultivo de commodities y de fuentes de energía, está generando una rápida expansión en el uso de tierras agrícolas para producir granos y biocombustibles, en la construcción de grandes represas hidroeléctricas y en las actividades mineras en toda la cuenca amazónica, transformando a esta región en una nueva frontera global. Este autor subraya que Brasil y China, dos países de los llamados BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica), que tienen como objetivos crecer globalmente sin responsabilidad ambiental, vienen impulsando dos tipos de megaproyectos: de infraestructura y los extractivos.

Los megaproyectos de infraestructura están referidos a la construcción de carreteras y de hidroeléctricas; mientras que los extractivos se concentran en hidrocarburos y minería. Su inversión y financiamiento se ejecutan con capitales de origen público en el primer caso, mientras que para el segundo, son capitales privados y de multinacionales. Los Estados promueven estos megaproyectos en la frontera amazónica sin mostrar la misma preocupación por proteger a sus conciudadanos de los daños ambientales a originarse y sin respetar la "salvaguarda ambiental" o la implementación de la declaración de Colombia, que implica la moratoria de actividades extractivas (Little, *op. cit.*).

Little (*op. cit.*) identifica los impactos socio-ambientales que ocasionaría la implementación de estos megaproyectos en la Amazonía. Los clasifica en: Escala pan-amazónica:

1. Industrialización forzada de la selva.
2. Reorganización territorial de la Amazonía.
3. Pérdida de biodiversidad y degradación forestal.
4. El potencial colapsado de la función hidrológica de la cuenca.

Escala microregional:

5. Destrucción de los modos de vida de los pueblos indígenas y de las comunidades tradicionales.
6. Represamiento de los ríos y los cambios estructurales en los regímenes hidrológicos que provoca.
7. Crecimiento urbano desarticulado que produce marginalización económica y social.

Little (*op. cit.*) plantea una agenda Pan Amazónica para el desarrollo alternativo de la amazonía, basada en:

1. Las agendas de defensa de naturaleza y derechos.
 - a. La agenda ambiental.
 - b. La agenda de los derechos de los pueblos.
 - c. La agenda laboral.
2. La construcción de redes pan-amazónicas para el cambio.

El mismo autor propone temas y acciones prioritarias:

1. Los derechos de los pueblos.
2. Salvaguardas y controles ambientales.
3. Gobernanza socio-ambiental.
4. Políticas de desarrollo y de comercio.

A partir del año 2010, el Gobierno Regional de Loreto, para superar la barrera del aislamiento territorial (Mendoza y Gallardo, 2012), plantea como alternativa de articulación al gran mercado de la costa la Construcción del Ferrocarril Interoceánico Norte Yurimaguas-Iquitos, que reduciría de 76 a 8 horas el recorrido entre Yurimaguas e Iquitos. El perfil del Proyecto de Inversión Pública (PIP), elaborado por el Organismo Público de Infraestructura para la Productividad (OPIPP) del Gobierno Regional de Loreto (Gorel), registrado con código SNIP 86620, estimaba una inversión (a precios de mercado) de S/. 2 470 859 699 con indicadores de rentabilidad positiva. El Estudio de Factibilidad elaborado por el Consorcio Selva el año 2013, estimaba una inversión de S/. 10 503 602 914,70 (US\$ 3 791 914 409,64), que lo convierte en un proyecto sin viabilidad económica. Los promotores del proyecto para continuar con la iniciativa plantean una Asociación Pública-Privada cofinanciada, previendo que la inversión inicial se incrementaría a S/. 13 mil millones, por el riesgo de incremento de los adicionales debido al mayor plazo de ejecución. El Gorel plantea endeudarse con la emisión de bonos soberanos, para ser pagadas a partir del 2021 con la eliminación de los beneficios tributarios (reintegro tributario) al departamento de Loreto (Grández, 2013).

Otro proyecto de infraestructura de envergadura es la carretera Bellavista–Mazán–Salvador–El Estrecho, que articularía la ciudad de Iquitos con las localidades de Mazán, Salvador y El Estrecho. Tiene como propósito facilitar la interconexión vial de la población de la frontera peruano colombiana (río Putumayo) con el mercado regional y nacional, así como fortalecer la oferta de productos regionales y nacionales en las cuencas del Napo y Putumayo, reposicionando la presencia peruana en esta zona actualmente desarticulada del territorio nacional. Esta vía consta de 187.7 km de largo, 9.40 m de ancho, de doble vía pavimentada. El tiempo de ejecución prevista es de cuatro años, con una inversión de S/. 1 128 900 260,10 (Consortio Estudio Mazán-Estrecho, 2014).

Esta vía cuenta con estudios de factibilidad e impacto ambiental aprobados el año 2014. Posibilitará, al integrarse al circuito de la carretera Iquitos Nauta, articular las cuencas del Marañón, Itaya, Amazonas, Nanay, Napo y Putumayo, otorgando a Iquitos metropolitano la función de enlazar el departamento de Loreto con la frontera colombiana (río Putumayo). El terminal portuario de Yurimaguas forma parte del corredor interoceánico que integra el Pacífico con el Atlántico, dentro de la cadena logística del Eje Norte de la IIRSA, del puerto de Paita a la ciudad de Yurimaguas (960,40 km). Su construcción se deriva de la perspectiva de una futura demanda de transporte que se generará como consecuencia de la puesta en marcha del Corredor Interoceánico del Norte, derivada del mayor intercambio comercial entre las localidades de la costa norte del país y la ciudad de Iquitos, pero también por las inversiones que se producirán en un futuro próximo como producto del desarrollo del Eje de Integración de la IIRSA Norte con la zona noreste del Brasil y las derivadas de la reciente concesión de los fosfatos de Bayóvar, cifradas en la posibilidad de exportaciones de este recurso y sus derivados (Consortio T.P. Yurimaguas, 2009).

El estudio de pre-inversión a nivel de pre-factibilidad del Proyecto "Construcción del nuevo terminal portuario Yurimaguas–Localidad Nueva Reforma" estima que el movimiento de naves en el primer año de operación del terminal portuario será de 220 naves, incrementándose a 245 naves al quinto año de operación. La carga de cabotaje que se movilizara por el terminal será de 225 575 t el primer año de operación, incrementándose a 502 113 t al quinto año. La inversión para la 1º Etapa (2010-2012) se estima en US \$ 40 246 000; para la reinversión en equipos (2013-2027) en US \$ 1 181 700; de inversión en infraestructura más reinversión en equipos (2027-2042) en US \$ 14 188 300. El costo de mantenimiento anual de la infraestructura se estima en US \$ 200,800. Los costos anuales de mantenimiento y operación de los equipos (2013-2042) ascienden a US \$ 264,260. Los

costos administrativos anuales (2013-2042) ascienden a US \$ 295 640. El costo anual de mantenimiento de acceso vial (2013-2042) asciende a US \$ 257 280. El proyecto está ligado al mejoramiento del sistema de transporte fluvial en los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas (Consortio T.P. Yurimaguas, *op. cit.*).

El 27 de abril de 2011 se adjudicó la Buena Pro al Consortio Portuario Yurimaguas, conformado por las empresas Construcción y Administración S.A. e Hidalgo y Hidalgo S.A. Dicho consorcio constituyó la persona jurídica Concesionaria Puerto Amazonas S.A., para la suscripción del contrato de concesión, que se realizó el 31 de mayo de 2011. La Inversión Proyectada Referencial sin IGV, asciende a la suma de US\$ 37.1 millones, de los cuales US \$ 25,5 millones están orientados a la Fase I y el saldo (US \$ 11,6 millones) a la Fase II (MTC, 2014).

Con el propósito de mejorar y mantener en óptimas condiciones la navegabilidad en los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas; y garantizar un traslado seguro de personas y mercancías los 365 días del año, porque en la Amazonia el sistema fluvial es el principal medio de transporte, el 24 de septiembre del 2010, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión) firmó el contrato 031-2010-Proinversión, con el Consortio Argentino-Peruano, formado por las empresas Estudio de Ingeniería Hidráulica-EIH y H&O Ingenieros, para realizar el Estudio de Factibilidad Mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad en los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas (EIH-H&O, 2011), que tiene como objetivo optimizar el transporte fluvial a través de los ríos Ucayali, Huallaga y Marañón, tanto para el tráfico de cabotaje doméstico como para el tráfico internacional, accediendo al río Amazonas, en el marco de un sistema de transporte multimodal.

En agosto de 2012, el Estudio de factibilidad Mejoramiento y mantenimiento de las Condiciones de Navegabilidad en los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas fue declarado viable por la Oficina de Inversiones del sector Transportes. Este Estudio de factibilidad se basó en los estudios de navegabilidad del río Huallaga en el tramo Yurimaguas-Confluencia con el río Marañón (IIRSA, 2014a), Mejoramiento de la navegabilidad de la hidrovía río Marañón, tramo entre Saramiriza y la confluencia con el río Ucayali (IIRSA, 2014b) y Mejoramiento de la Navegabilidad de la hidrovía río Ucayali, tramo entre Pucallpa y la confluencia con el río Marañón (IIRSA, 2014c).

Con el fin de promover la participación de la inversión privada en el desarrollo de la infraestructura vial y portuaria del Eje Multimodal Amazonas Norte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargó a Proinversión, en su calidad de entidad especializada,

el proceso de promoción de la inversión privada para la concesión de las vías navegables de los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas. El proyecto Hidrovía Amazónica, que involucra una extensión de 2 600 km de ríos navegables, considera establecer una empresa concesionaria, que se encargue de la gestión de las operaciones para el mantenimiento de las condiciones de navegabilidad, de tal manera que el tráfico de pasajeros y carga sea eficiente, económico, seguro y confiable durante todo el año. El proyecto prevé las siguientes obras (IIRSA, *op. cit.*):

- Obras de dragado para garantizar la profundidad y ancho del canal de navegación en zonas críticas malos pasos y en el acceso al puerto de Iquitos.
- Implementación de un sistema de información al navegante sobre la traza del canal de navegación, que le permita efectuar la navegación asistida con Sistema de Posicionamiento Satelital (GPS).
- Instalación de estaciones de medición de niveles con transmisión de información y difusión vía web en tiempo real, que permitirá al navegante programar la carga a transportar por las hidrovías.
- Establecimiento de un sistema de monitoreo de las condiciones de navegabilidad.
- Sistema de limpieza de troncos clavados en el lecho del canal, que son muy peligrosos para la navegación.

La proceso de concesión de Hidrovía Amazónica se encuentra suspendido por la sentencia emitida por el Juzgado Mixto de la Provincia de Loreto-Nauta, Expediente 00091-2013-0-1901-JM-CI-01, Resolución 15 del 17 de octubre de 2014 (JMPL-N, 2014), que ordenó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y a Proinversión, suspender el proceso de concesión del proyecto Hidrovía Amazónica a fin de realizar una consulta previa con las comunidades nativas del río Marañón (Servindi, 2014).

En el marco de la Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/OC-12056-PE, otorgada al Perú por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se realizó llamados a expresiones de interés y a propuestas para la prestación de servicios de consultoría para la elaboración del Plan Hidroviario del Sistema Fluvial Comercial Peruano y su correspondiente Evaluación Social y Ambiental de Carácter Estratégico. Dos consorcios conformados por las firmas SERMAN & Asociados SA (República Argentina)-CSI Ingenieros SA (República Oriental del Uruguay)-ECSA Ingenieros SA (República del Perú) resultaron adjudicatarias de las mismas. Los contratos fueron suscritos en enero y junio de 2013 y los trabajos se iniciaron en el mes de julio de 2013 (Consultora SERMAN & Asociados S.A.-CSI Ingenieros-ECSA Ingenieros, 2014a).

Con este plan se busca evaluar las oportunidades de desarrollo, definir para el corto, mediano y largo

plazo los objetivos, estrategias, programas, proyectos y acciones necesarias para el desarrollo y operación sostenible de la Red Hidroviaria del Perú, dándole un uso comercial competitivo. Además, se incluirá un Plan de Acción que incorpore, entre otros aspectos, la modernización institucional y una cartera de proyectos de inversión. Los ríos que conforman la Red Hidroviaria son el Amazonas, Ucayali, Marañón, Huallaga, Napo y Urubamba (IIRSA, *op. cit.*).

Son objetivos del Plan Hidroviario (Consultora SERMAN & Asociados S.A.-CSI Ingenieros-ECSA Ingenieros, 2014b):

- Diagnosticar en forma coherente y realista la situación actual.
- Identificar y evaluar las oportunidades de desarrollo (teniendo en cuenta las características del sistema y los modelos ya implementados).
- Definir para el corto, mediano y largo plazo:
 - o Los objetivos principales y las metas asociadas.
 - o Las estrategias de desarrollo.
 - o Los programas que ordenen y promuevan el desarrollo del sistema.
- Establecer los proyectos y acciones necesarias para el crecimiento y desarrollo sostenible de la Red Hidroviaria Comercial Principal del Perú.
- Generar una herramienta que facilite la gestión (en el marco de la política nacional de transporte, en armonía con los planes de desarrollo y las normas socio-ambientales).

Los objetivos estratégicos planteados en la Plan Hidroviario son (Consultora SERMAN & Asociados S.A.-CSI Ingenieros-ECSA Ingenieros, *op. cit.*):

1. Mejorar la gobernabilidad.
2. Mejorar la gestión incluyendo los aspectos relativos de:
 - a) la eficiencia de las operaciones.
 - b) el registro de las operaciones.
 - c) el control y la fiscalización; y
 - d) los costos implicados.
3. Contar con una infraestructura portuaria eficiente y segura, integrada operativamente en corredores logísticos.
4. Contar con una hidrovía que ofrezca mejores condiciones de navegabilidad brindando mayor continuidad, eficiencia y seguridad en los servicios.
5. Contar con una flota moderna, eficiente y tecnológicamente actualizada, que brinde servicios adecuados a las necesidades de los usuarios, la que debe ser operada por empresas que actúan en ámbitos formales y de sana competencia.

La implementación del “Plan Hidroviario” lleva implícito diversos beneficios, como (Consultora SERMAN &

Asociados S.A.-CSI Ingenieros-ECSA Ingenieros, *op. cit.*):

Cuantificables:

- Reducción de sobrecostos a las tarifas (carga y pasajeros) durante la época de vaciante.
- Reducción de sobrecostos por transbordo de carga.
- Reducción de accidentes (varaduras) y costos asociados.
- Ahorros por mayor carga durante la época de vaciante.
- Ahorros por reducción de mermas a la carga.
- Ahorros de tiempo (pasajeros).

No cuantificables:

- Mejoras en:
 - Marco normativo y gobernabilidad.
 - Equipamiento e infraestructura.
 - Eficiencia (planificación, administración, gestión y fiscalización).
 - Capacidad de operación.
 - Seguridad ciudadana.
- Efectos sobre los ingresos y tributos.

Dadas las características peculiares de la Amazonía peruana, sus ventajas ambientales dependen del tipo de hidrovías que sea decidido hacer. Mientras más se opte por adaptar la navegación al río, menores y más tolerables serán los impactos. Si se opta por lo contrario, o sea, adaptar el río a la navegación, haciendo infraestructuras que afectan la hidrología y la estabilidad ecológica, sus impactos ambientales y por ende económicos y sociales pueden ser muy elevados. El tema más sensible en este caso es la eventual rectificación del curso de los ríos, cortando los meandros y/o abriendo los lagos ribereños. Las consecuencias de esta decisión incidirían, más que cualquier otra, en la diversidad hidrobiológica de la Amazonía, posiblemente la mayor del mundo tropical. En ese caso, el daño puede ser irreversible (Dourojeanni, 2010).

Como proyectos hidroenergéticos relevantes para el departamento de Loreto podemos mencionar los siguientes: Central Hidroeléctrica del Pongo de Manseriche, la Central Hidroeléctrica de Mazan, Central Hidroeléctrica de Pauya-Cushabatay y la Central Hidroeléctrica de Pumayacu-Cachiyacu.

En 1970 Electro Perú identificó la posibilidad de construcción de la Central Hidroeléctrica del Pongo de Manseriche, en la confluencia de los ríos Santiago y Marañón, distrito de Manseriche, provincia del Datem del Marañón. La empresa Electrobras de Brasil identificó el potencial hidroenergético en 7 550 MW. Se prevé la construcción de esta Central Hidroeléctrica por etapas, con dos líneas de transmisión, una hacia el Sistema Interconectado Nacional y la otra línea hacia la ciudad de Iquitos. El costo total estimado es de US\$

3,647'000,000 (Electro Oriente, 2009).

El proyecto de construcción de la Central Hidroeléctrica de Mazán data de década de 1980, consiste en la derivación de las aguas del río Napo hacia el río Mazán y de este al río Amazonas, en el distrito de Mazán, provincia de Maynas. Se prevé un potencial obtenible de 150 MW, con el funcionamiento de seis turbinas del tipo Kaplan/Bulbo. Se encuentra en la etapa de estudios de pre inversión y de impacto ambiente. El costo total estimado es de US \$ 450 000 000 (Electro Oriente, *op. cit.*).

La construcción de la Central Hidroeléctrica de Pauya-Cushabatay data de la década de 1990, en la confluencia de la quebrada Pauya con el río Cushabatay, en el distrito de Pampa Hermosa, provincia de Ucayali. El potencial obtenible se estima en 300 MW que se destinaría al Sistema Interconectado Nacional. Se encuentra en la etapa de estudios de pre inversión y de impacto ambiente. El costo total estimado de la obra es de US \$ 360 000 000 y de la línea de transmisión en 138 KV Pauya-SEIN en US \$ 3 000 000 (Electro Oriente, *op. cit.*).

La construcción de la Central Hidroeléctrica de Pumayacu-Cachiyacu, se ubica en la confluencia de la quebrada Pumayacu con el río Cachiyacu, distrito de Balsapuerto, provincia de Alto Amazonas. El potencial obtenible se estima en 80 MW que se destinaría a la línea de transmisión en 138 kW Pumayacu-Yurimaguas-Tarapoto. Se encuentra en la etapa de estudios de pre inversión y de impacto ambiental. El costo total estimado de la obra es de US \$ 96 000 000 y de la línea de transmisión en 138 kW Pumayacu-Yurimaguas-Tarapoto en US \$ 6 500 000 (Electro Oriente, *op. cit.*).

En el departamento de Loreto la empresa Electro Oriente S.A. ha identificado posibilidades de construcción de mini centrales hidroeléctricas (MCH), entre las que se encuentran (Pastor, 2009):

- MCH Monte de los Olivos, con una capacidad de generación de 100 kW.
- MCH Huayas, con una capacidad de generación de 75 kW.
- MCH Tamshiyacu con una capacidad de generación de 274 kW.
- MCH Borja, con una capacidad de generación de 60 kW.
- MCH Santa Cruz, con una capacidad de generación de 40 kW.
- MCH Balsapuerto, con una capacidad de generación de 158 kW.
- MCH Santa Clotilde, con una capacidad de generación de 50 kW.
- M.H Poza Arco Iris-Ishiyacu-río Cachiyacu, provincia de Alto Amazonas, con una capacidad de

generación de 25 kW.

- MCH Contamana-Aguas Calientes, provincia de Ucayali, con una capacidad de generación de 1.4 MW.
- MCH Santa Catalina (río Sarayaquillo), distrito de Sarayacu, provincia de Ucayali, con una capacidad de generación de 4 MW.

La ciudad de Iquitos, con una población aproximada de 500 mil habitantes, es una de las ciudades más grandes del mundo sin conexión terrestre con el resto del país, donde el suministro eléctrico se realiza por el Sistema Aislado Iquitos no conectado al Servicio Eléctrico Interconectado Nacional (SEIN), con una potencia instalada al 2012 de 48,4 MW, generada con pequeños grupos de distinta potencia que emplean petróleo residual y destilado D2 (Ríos, 2012). Según estimaciones de Electro Oriente al año 2027 se podría duplicar la necesidad de generación eléctrica (100 MW). Para cubrir esta demanda, en el corto plazo se ha propuesto (Ríos, *op. cit.*):

- Ampliación de la Central Térmica de Iquitos en 23 MW adicionales. El costo de esta ampliación es de S/. 58 539 904. El 16 de agosto de 2012 se adjudicó la buena pro al Consorcio Energía Iquitos, conformado por las empresas Equitec S.A., Energía Integral Andina S.A. y Energía Integral del Perú S.A.
- Construcción de la Línea de Transmisión Moyobamba-Iquitos de 220 kW. En julio del 2011, Proinversión publicó la convocatoria internacional para otorgar en concesión el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del proyecto "Línea de transmisión 220 kW Moyobamba-Iquitos y Subestaciones Asociadas" por un periodo de treinta años desde su puesta en operación comercial. La inversión estimada para la ejecución del proyecto sería de US \$ 345 millones. En julio del 2012 se estima que el coste de la línea de transmisión podría alcanzar los S/. 540 millones. El acto de ofertas y adjudicaciones de la buena pro se llevó a cabo el 6 de octubre de 2014, adjudicándose al Consorcio Isolux Transmisora Peruana (Insolux Ingeniería S.A.-Insolux México S.A. de CV).
- Construcción de una central de reserva fría de 70 MW. En julio del 2012, Proinversión, publicó la convocatoria internacional para otorgar la concesión del proyecto "Suministro de energía para Iquitos", que en una primera etapa operará sobre la base de un régimen regular de suministro eléctrico que culminará cuando se inicie la Puesta en Operación Comercial de la Línea de Transmisión Moyobamba-Iquitos. En la segunda etapa, con la mencionada línea en operación, el suministro será en la condición de Reserva Fría. El servicio de suministro de energía eléctrica será respaldado

por el adjudicatario con el compromiso de instalar una planta térmica conformada con unidades de una capacidad total igual a 70 MW. La inversión de la construcción de reserva fría puede ser de aproximadamente US\$ 100 millones. El 24 de septiembre del 2013 se adjudicó la buena pro a Genrent Do Brasil Ltda.

La empresa Electro Oriente S.A., para el período 2013-2026 ha previsto la ejecución de los siguientes proyectos eléctricos (Electro Oriente, 2012):

- Interconexión línea de transmisión 60 kW Cabalococho-Islandia-Santa Rosa-Leticia, trapezoides amazónico, frontera peruano-colombiana, puesta en servicio el 2014, con monto estimado de la inversión S/. 16 000 000.
- Interconexión eléctrica San Lorenzo-Samiriza-Bagua, departamentos de Loreto y Amazonas, puesta en servicio el 2015, inversión estimada US \$ 35 350 000.
- Interconexión eléctrica San Lorenzo-Jeberos-Yurimaguas, provincias de Alto Amazonas y Datem del Marañón, puesta en servicio el 2015, inversión estimada: US \$ 10 600 000.
- Ampliación SET Santa Rosa, localidad de Santa Rosa, distrito de Belén, provincia de Maynas, ejecución 2014-2016, inversión estimada S/. 12 777 830.
- Ampliación SET Iquitos, ciudad de Iquitos, ejecución 2014-2016, inversión estimada S/. 15 020 390.
- Implementación de sistema SCADA HMI en la SET Iquitos y SET Santa Rosa 60/10 kW, ciudad de Iquitos, ejecución 2013-2016, inversión estimada S/. 12 300 000.
- LT 60 kW Iquitos-Nauta, ciudades Iquitos y Nauta, ejecución 2014-2016, inversión estimada S/. 33 558 800.
- LT Contamana-Picota, ciudades Contamana y Picota, ejecución 2014-2016, inversión estimada: S/. 44 328 000.
- LT Santa Rosa-Nauta-Requena-"Estudio Plan Energético", ciudades Nauta y Requena, ejecución 2016-2018, inversión estimada: S/. 40 509 900.
- LT. Iquitos Nueva-Santa Rosa-"Estudio Plan Energético", ciudad Iquitos, ejecución 2023-2025, inversión estimada: S/. 2 975 400.
- SET AT/MT Central Iquitos-"Estudio Plan Energético", ciudad Iquitos, ejecución 2016-2018, costo estimado de la inversión: S/. 3 873 150.
- SET MAT/AT Iquitos Nueva-"Estudio Plan Energético", ciudad de Iquitos, ejecución 2024-2026, monto estimado de la inversión: S/. 4 711 050.
- SET AT/MT Central Iquitos-"Estudio Plan Energético", ciudad de Iquitos, ejecución 2024-2026, monto estimado de la inversión: S/. 2 707 500.
- Mejoramiento de Redes de Distribución de Indiana, localidad de Indiana, ejecución 2014-2015, monto estimado de la inversión: S/. 2 500 000.
- Modernización de AP de la ciudad de Iquitos-II Etapa, ciudad de Iquitos, ejecución 2014-2015, inversión estimada: S/. 3 000 000.
- Remodelación de la SED tipo casetas de Iquitos, ciudad Iquitos, ejecución 2014-2016, inversión estimada: S/. 11 460 400.
- Remodelación de redes de distribución de los servicios menores, varios, ejecución 2014-2015, inversión estimada: S/. 12 000 000.
- Remodelación de redes de distribución, secundaria y conexiones domiciliarias de la zona inundable del distrito de Belén-río Itaya, región Loreto, zonas inundables del distrito de Belén, ejecución 2015-2016, inversión estimada: S/. 3 500 000.
- Remodelación de redes de distribución y construcción de la central térmica Santa Rosa, localidad Santa Rosa-Belén, ejecución 2014-2015, inversión estimada: S/. 2 000 000.
- Mejoramiento de redes de distribución Iquitos zona centro, ciudad Iquitos, ejecución 2013-2015, inversión estimada: S/. 8 681 300.
- Mejoramiento de redes de distribución Iquitos zona norte, ciudades Iquitos y Punchana, ejecución 2013-2015, inversión estimada: S/. 9 136 110.
- Mejoramiento de redes de distribución Iquitos zona sur, ciudades Iquitos y San Juan Bautista, ejecución 2013-2015, inversión estimada: S/. 7 999 090.
- Mejoramiento de redes de distribución SR05 Iquitos, ciudad San Juan Bautista, ejecución 2013-2015, inversión estimada: S/. 9 865 040.
- Ampliación de redes 5 sectores de Contamana, ciudad Contamana, ejecución 2013-2015, inversión estimada: S/. 1 591 260.
- Ampliaciones de redes de MT, BT y conexiones domiciliarias de Loreto 2013, varias, ejecución 2013-2014, inversión estimada: S/. 6 250 000.
- Ampliaciones de redes de MT, BT y conexiones domiciliarias de Loreto 2014, varias, ejecución 2014-2015, inversión estimada: S/. 10 000 000.
- Ampliaciones de redes de MT, BT y conexiones domiciliarias de Loreto 2015, varias, ejecución 2015-2016, inversión estimada: S/. 10 000 000.
- Iquitos-reforzamiento e implementación de nuevos alimentadores en distribución -"Estudio Plan Energético", ciudad de Iquitos, ejecución 2014-2026, inversión estimada: S/. 1 015 740.
- Ampliación de redes de distribución, primaria, secundaria y conexiones domiciliarias de los distritos de Iquitos y Punchana III Etapa, ciudades Iquitos y Punchana, ejecución 2013-2014, inversión estimada: S/. 1 813 770.
- Ampliación de redes de distribución, primaria, secundaria y conexiones domiciliarias de las

- ciudades de Nauta y Requena III Etapa, ciudades Nauta y Requena, ejecución 2013-2014, inversión estimada: S/. 1 810 060.
- Ampliación de redes de distribución, primaria, secundaria y conexiones domiciliarias de las ciudades de Cabaloccocha y Contamana III Etapa, ciudades Cabaloccocha y Contamana, ejecución 2013-2014, inversión estimada: S/. 349 940.
 - Ampliación de redes de distribución, primaria, secundaria y conexiones domiciliarias de los distritos de San Juan Bautista III Etapa, ciudad San Juan Bautista, ejecución 2013-2014, inversión estimada: S/. 4 450 930.
 - Ampliación de redes de distribución primaria, secundaria y conexiones domiciliarias de 21 Sectores del distrito de San Juan Bautista-departamento Loreto-Electro Oriente S.A, ciudad San Juan Bautista, ejecución 2013-2014, inversión estimada: S/. 5 643 980.
 - Instalación de la interconexión eléctrica del sistema eléctrico Padrecocha al sistema eléctrico Iquitos, distrito de Punchana, provincia de Maynas, departamento de Loreto, localidad Padre Cocha, ejecución 2012-2013, inversión estimada: S/. 813 520.
 - Ampliación de redes distrito de Belén III Etapa, localidad Sol Naciente-Belén, ejecución 2013-2014, inversión estimada: S/. 1 258 960.

El 20 de julio de 2012, el Gobierno promulgó la Ley N° 29904, Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, con el fin de impulsar el desarrollo, utilización y masificación del acceso a Internet de forma permanente y a alta velocidad, con capacidad de integrar a todas las capitales de provincia del país y el despliegue de redes de alta capacidad que integren a todos los distritos, con el propósito de hacer posible la conectividad permanente y a alta velocidad a través de computadoras y equipos móviles, que permita el desarrollo de la Sociedad de la Información y el Conocimiento. Proinversión será la entidad encargada de conducir el proceso de concesión. Su ejecución será de forma progresiva, según el diseño que defina el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidad responsable de realizar todas las acciones necesarias para implementar la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica y diseñará las condiciones técnicas, legales y económicas para su diseño, construcción, concesión, operación y financiamiento (Codesi, 2011).

En marzo de 2014, en aplicación de la Ley 29904, se inaugura en la ciudad de Iquitos el servicio de internet de banda ancha, que ha multiplicado por diez la velocidad de internet y ha dotado con telefonía 3G a la capital del departamento de Loreto. El proyecto, que cruza la selva amazónica a través de una red de once torres de telecomunicaciones de 120 metros de

altura, significó una inversión de S/.180 millones, el uso de 7,000 toneladas de diferentes materiales y 900 equipos instalados (paneles solares, baterías, radios y grupos electrógenos) en localidades de clima lluvioso y geografía agreste (Telefónica, 2014).

Desde la década de 1990, empresas dedicadas a los biocombustibles y al cultivo de oleaginosas, han priorizado su intervención en el departamento de Loreto, utilizando la adjudicación por el Estado de tierras rústicas a título oneroso (PRP, 1991) y la adquisición de predios rurales. El año 2013, la Dirección Regional Agraria del Gobierno Regional de Loreto contaba con doce solicitudes de adjudicación de tierras a título oneroso por un total de 106,212.6 ha para la instalación de monocultivos de palma aceitera sobre tierras forestales (SPDE, 2013).

El año 2013 la empresa Cacao del Perú SAC compró 45 predios rústicos en el distrito de Fernando Lores, inmediaciones del río Tamshiyacu, de 50 ha cada predio, deforestando entre julio y octubre de ese año 2 150 ha (SPDE, *op. cit.*).

El grupo empresarial malayo-peruano, representado por Dennis Melka, Rubén Espinosa y Freddy Escobar, ha conformado trece empresas que gestionan la compra-venta de tierras y solicitudes de adjudicación de tierras. De este grupo de empresas dos operan en el Aicin, siendo estas: Plantaciones de Lima SAC, que viene gestionando la adjudicación de tierra a título oneroso de 3,000 ha, para ejecutar el Proyecto Huambe 1; y la empresa Plantaciones de Iquitos SAC, que viene gestionando la adjudicación de tierra a título oneroso de 2,686 ha, para ejecutar el proyecto Huambe 2 (SPDE, *op. cit.*).

4.6 Experiencias de intervención en el AICIN.

La Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), inicia el año 1982 acciones de desarrollo productivo en el Aicin con las Asociaciones Agrarias Paujil, Horizonte y Ex-Petroleros, para desarrollar proyectos de seguridad alimentaria (cultivos de yuca y plátano) y de agro-exportación (plantaciones de pijuayo palmito, piña, carambola y arazá), basados en los estudios de la Oficina Nacional de Estudios de Recursos Naturales (Onern) de 1981. El cultivo de palmito se inició sembrándose 400 ha, con una densidad de 10 mil plantas por ha, con un paquete tecnológico desarrollado por el Ministerio de Agricultura, AECI y el Instituto Nacional de Innovación Agraria (INIA) Estación San Roque-Iquitos (Cárdenas y Barrera, 2014). Entre los años 1998 y 1999, AECI evalúa el proyecto Araucaria Amazonas con el propósito de determinar la pertinencia de la actividad productiva en la zona,

encontrándose el 20% de las plantaciones de palmito en buenas condiciones, el 40% en condiciones de ser rescatadas y el 40% restante en condiciones de pérdidas, lo que motivo dejar de abastecer a la planta procesadora. La pérdida de mercado externo para el palmito se debió a mayor competencia de las plantaciones de Ecuador y Bolivia, con producciones más eficiente y con paquetes tecnológicos más desarrollados (15,000 a 20,000 plantas por ha) (Cárdenas y Barrera, *op. cit.*).

Entre los años 2000 y 2010 se llegaron a establecer 160 ha de frutales con el sistema asociado, beneficiando directamente a los agricultores y estos a su vez proveían al mercado de Iquitos. El financiamiento de estas actividades estuvo a cargo del AECl y posteriormente por el Órgano Técnico de Administración Especial (OTAE). Al no existir soporte técnico ni financiero estas actividades fracasaron (Cárdenas y Barrera, *op. cit.*).

Para mejorar la productividad y calidad de la piña, se introdujo la variedad Caena liza que adecuada a las exigencias agroindustriales, la que no tuvo mayor éxito por las limitaciones de suelos y la resistencia del agricultor a mejorar su producción. Como una alternativa de seguridad alimentaria y para mejorar los ingresos familiares del productor se introdujo el cultivo de hortalizas, diseñando sistemas familiares de siembra en camas con tomate, lechuga, rábanos; donde el aporte del Estado y de AECl era la asistencia técnica y la provisión de insumos. Se inició con 200 familias, permaneciendo en la actividad 40 familias. Se pretendió introducir la hidroponía, que fracasó por el alto costo de los insumos (Cárdenas y Barrera, *op. cit.*). OTAE se crea en el año de 1999, con autonomía administrativa y dependiente del CTAR Loreto, cuando la construcción de la carretera Iquitos-Nauta estaba en el km 31,8, para organizar la intervención en el Aicin con el propósito de delinear el desarrollo integral de este territorio. Asumió la coordinación con las distintas instituciones presentes en el eje carretero, como el Proyecto Sorgo Búfalo con Cooperación Italiana; Proyecto Araucaria con la Agencia Española de Cooperación Internacional y Desarrollo (Aecid); Programa Alimentos por Trabajo del Fondo de Cooperación para el Desarrollo Social (Foncodes), en educación con Fe y Alegría y con el IIAP para la promoción de la acuicultura (Aguilar, 2014).

OTAE orientó su actividad a fortalecer la agroforestería, a generar apoyo técnico a los productores de la carretera Iquitos-Nauta, con el propósito de acercar la producción al mercado; sin embargo, una limitante para este proceso fue la dispersión de los productores y el difícil acceso a sus parcelas. El 2010 OTAE paralizó sus actividades por problemas presupuestales y por inercia administrativa; en la actualidad está desarrollando actividades de capacitación, pero su intervención como ente promotor y articulador de la producción

está disminuida (Aguilar, *op. cit.*). Para el año 2009, OTAE contaba con un Plan Operativo Institucional que proponía el impulso de las actividades agrícolas, agroforestales y piscícolas (Gorel, 2009).

El año 1995 se suscribe el convenio binacional Italo-Peruano, para desarrollar con el Gobierno Regional de Loreto la Cooperación Italiana, el proyecto Valorización de Suelos Aluviales para la Crianza de Búfalos y Cultivo de Sorgo, que se modifica por el Proyecto Sorgo Búfalo, orientado a la crianza estabulada de búfalos en el ex-fundo Guayabamba II del Centro de Desarrollo Ganadero de Loreto (Cedegal), localizado en el km 38 de la carretera Iquitos-Nauta. La producción de sorgo se desarrolló en el Centro de Producción del centro poblado San Miguel, río Amazonas, distrito de Belén (Barrera, 2014).

El Centro Ganadero tenía 98 cabezas de búfalo de la raza Preto Mediterráneo (lechera), un centro de ordeño y una planta procesadora de quesos. La limitación del proyecto fue la producción de pastos, debido a la pobreza de los suelos, lo que encarecía la alimentación con balanceados. Las búfalas llegaron a producir de 8 a 14 litros de leche diario (que estaba por debajo de la producción de 16 a 20 litros/día de esta raza). Parte de esta producción se destinaba a la Planta Procesadora de Quesos localizada en la ciudad de Iquitos, para producir leche y queso. El Centro Ganadero también sirvió para el engorde y acabado de animales juveniles (becerros y toretes), que eran destinados como reproductores a ganaderos de la zona, por ser de pura sangre. El componente sorgo se dedicó a la producción de sorgo, soya, maíz y otras leguminosas, llegándose a mecanizar 30 ha por campaña (dos al año), obteniéndose 5 t de grano de sorgo y 1,5 t de soya por ha por campaña. La Planta Procesadora de Quesos por decisión de CTAR-Loreto se cerró el año 1998 y el Proyecto Sorgo Búfalo, por decisión del Gobierno italiano en 1999 (Barrera, *op. cit.*).

Con la dación de la Ley 24300 en 1985, se destina el 12% del canon y sobrecanon petrolero a la promoción de los créditos agrarios, para constituir fondos semillas, revolventes, que se presta a tasa de interés preferencial. Desde 1994 se amplía al sector pesquero y a la ejecución de obras para apoyo a los cultivos promocionales. El 2008, por iniciativa del GoreL, estos créditos se extienden a los vendedores de los mercados en el ámbito de la región. Ante la limitada actividad agrícola en el departamento de Loreto, debido principalmente a la ausencia de una estrategia de desarrollo rural propio para la Amazonía, los créditos agrarios, promovidos desde el Gorel, antes por el CTAR Loreto, no han resultado efectivos para mejorar la producción, productividad y eficacia de la actividad agrícola y las actividades rurales (Grández, 2011b).

El año 1994 se publica la Ley 26385 que autorizan a los CTAR de Loreto y Ucayali a disponer de los fondos acumulados y los que se capten en el futuro (art. 8° de la Ley 24300) destinados a programas promocionales de crédito a los productores agrarios, pecuarios y pesqueros, canalizados vía convenios u otros mecanismos; así como ejecutar obras de infraestructura en apoyo a los productores. Los cultivos considerados como seguridad alimentaria, plausibles de obtener crédito son arroz, maíz amarillo duro, plátano y hortalizas; los cultivos agroindustriales son camu camu, sacha inchi, palma aceitera, cacao, piña, pijuayo palmito y noni (Grández, *op. cit.*).

Del año 1995 al 2002, el monto total por concepto de transferencias del 12% del canon petrolero sumaron S/.118,4 millones, de los cuales se gastaron el 80% en la construcción de la carretera Iquitos-Nauta, tramos II, III y IV. Se adquirió al Servicio Industrial de la Marina Iquitos (Simai) tres embarcaciones (El Productor de 150 t, Ecopasa de 250 t y Ecograsa de 150 t), que ahora son chatarra. Igualmente se adquirieron 1 237 cabezas de ganado bubalino, 107,6 t de semilla certificada de arroz y maíz, se instalaron 450 ha de palmito en el eje de la carretera Iquitos-Nauta y se apoyó con préstamos a 32 comités de granjas avícolas (Grández, *op. cit.*). Entre los años 2003 y 2010 se desembolsaron créditos por un total de S/. 99,49 millones, llegando la morosidad del 84,24% (Grández, *op. cit.*).

Los créditos agrarios, pesqueros y pecuarios en el periodo 2011-2014 fueron insignificantes, alcanzando un monto de S/. 1 954 000. Del 2010 al octubre de 2014, el monto de solicitudes de crédito fue de S/. 6 999 000, mientras que las transferencias del 12% del canon y sobrecanon petrolero fue de 137 millones de nuevos soles. Los fondos no utilizados que ascienden a más de 130 millones de nuevos soles debería estar en un fondo individual por ser de naturaleza intangible (de acuerdo a la Ordenanza Regional 023-2007-GRL-CR del 16/10/2007), o en alguna institución financiera bajo el mecanismo de Subasta de Fondos Públicos. A octubre de 2011 no se conocía el destino de estos fondos dejados de utilizar (Grández, *op. cit.*).

Para el período 2015-2020, los fondos asignados para los créditos, utilizando el 12% del canon y sobrecanon petrolero alcanzaría los S/. 933 millones, monto altamente significativo para iniciar un proceso de cambio en el sector rural, con la consigna de no cometer los mismos errores del pasado (Grández, *op. cit.*).

En el período 2005-2008 la producción de sacha inchi en el departamento de Loreto creció y alcanzó 1 900 t. En los años posteriores decreció drásticamente hasta las 300 t el 2012. Al 2013 existía una superficie sembrada de 335 ha en producción, con un rendimiento

promedio de 2 850 kg/ha. En el Aicin existen 26 ha con cultivos de sacha inchi en los caseríos de San Pedro de Pintuyacu, Ex Petroleros, Mazana, Panguana 1° y 2° Zona y Gran Perú (Montes, 2014).

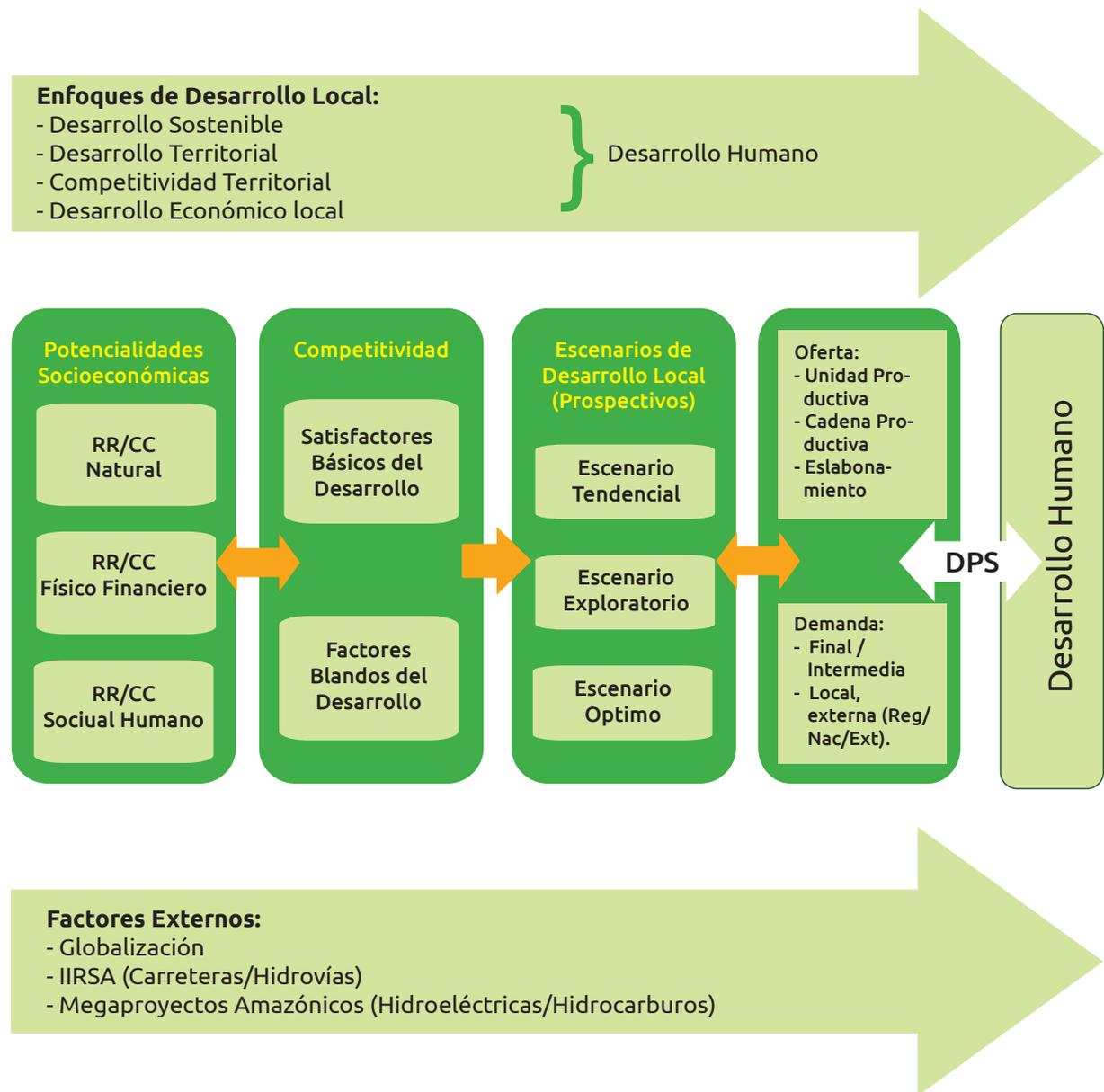
La palma aceitera o palma africana (*Elaeis guineensis*), es el cultivo oleaginoso más importante del Perú. El aceite de palma se ha usado históricamente para la producción de margarina, manteca, aceites de cocina, aceite de mesa, aceites comestibles, alimentos balanceados, cosméticos y, más recientemente, para la producción de biodiesel. La palma aceitera es el cultivo energético que presenta mejores condiciones para su desarrollo en la Amazonía peruana. Considerando las iniciativas de las empresas privadas existentes, es probable que en los próximos años alrededor de 100 mil hectáreas de bosque primario (intervenidos, pero que prestan servicios ambientales y albergan biodiversidad) del departamento de Loreto, se cambien por cultivos de palma aceitera. La Dirección Regional Agraria de Loreto tiene solicitudes en trámite por 118,381 ha, de 24 unidades empresariales (Dammert, Cárdenas y Canziani, 2012). La pérdida de cobertura forestal para agroindustria va en contra del sentido común ambientalista en términos de lucha contra el cambio climático y de los compromisos del Perú de conservar sus bosques (Dammert, Cárdenas y Canziani; *op. cit.*).

Dammert, Cárdenas y Canziani (*op. cit.*) advierten que el monocultivo de palma aceitera es una amenaza para los suelos pobres del departamento de Loreto, lo que significa un mayor deterioro ambiental y una serie de secuelas asociadas a su instalación, como la aparición de nodos urbanos por el incremento de la densidad poblacional alrededor del centro de producción, la que supone una mayor presión a la cobertura boscosa. Estos autores señalan que si el proceso de ocupación y colonización de la Amazonía mantiene las mismas características de los últimos años (es decir, desgobierno territorial, grandes inversiones sin consideraciones sociales y ambientales, escasa planificación), en el mediano y largo plazo, es mejor en términos ambientales tener bosques artificiales de palma, que pastizales o pequeñas chacras.

Las parcelas de palma aceitera instaladas en el Aicin fueron establecidas en el marco de los convenios Minag-IICA (110 ha) y Gobierno Regional de Loreto-Oficina de las Naciones Unidas para el Desarrollo (534 ha), estando actualmente este último convenio resuelto. El áreas potenciales para este cultivo alcanzan las 28 689 ha, de las cuales el 22,37% están calificadas de alto potencial, 50,73% de medio y 26,90% de bajo potencial (Arce, 2012).

V. MARCO CONCEPTUAL

5.1 Esquema conceptual.



5.2 Definiciones conceptuales.

El desarrollo sostenible postula como principio básico la equidad inter-temporal o inter-generacional, para acceder en el futuro a las mismas (o mejores) posibilidades de desarrollo que en el presente. La definición de sostenibilidad alude a los límites físicos del crecimiento derivados de la capacidad del ambiente y los recursos naturales, dadas la tecnología y la organización social que imperan en el mundo.

El concepto de desarrollo territorial vincula la multiescalaridad (conectan diversos lugares y escalas a nivel mundial) en la conformación de cadenas o redes de producción global, al cambio estructural y al territorio como construcción social en un mundo globalizado, donde surgen nuevas formas territoriales como rutas temáticas, regiones transfronterizas y corredores industriales. Para el enfoque territorial de desarrollo, el territorio es el único escenario organizador de la acción social y de las políticas públicas, donde se concretiza lo intersectorial y lo multidimensional, donde las capacidades de las personas se expresan en el desempeño de las organizaciones y, en la dinámica y los resultados de la economía territorial.

Entendemos el desarrollo económico local, como un proceso de crecimiento y cambio estructural de la economía de una ciudad o de un territorio, en sus tres dimensiones: económica (sistema de producción), sociocultural (sistema de relaciones económicas y sociales), y política y administrativa (entorno local favorable a la producción y al desarrollo sostenible).

El concepto de competitividad territorial incorpora los denominados "factores blandos" del desarrollo territorial, como el conocimiento, la innovación, el aprendizaje, la creatividad, la asociatividad, las redes organizacionales, la institucionalidad, la empresariedad, la descentralización y la articulación virtuosa entre universidades, empresas y gobiernos para la construcción de sistemas científico tecnológico regionales. La competitividad, desde el plano económico, se refiere a un conjunto de habilidades humanas y dotación material, que permite a las empresas individuales y a las cadenas productivas participar ventajosamente en los mercados. La competitividad económica que propugna resultados económicos favorables para las empresas, busca ser un instrumento para el desarrollo humano. La competitividad forma parte del instrumental que utilizan los promotores del desarrollo (a escala local, regional o nacional) en el mundo global.

Las bases de la competitividad en el Aicin requieren de una base mínima de satisfactores del desarrollo, factores blandos de desarrollo, creación de una masa crítica de desarrollo humano y un marco

adecuado de políticas económicas que reconozcan las particularidades de las economías locales.

El desarrollo humano es concebido como un propósito ético, conceptual y metodológico, susceptible de ser operativizado a través de una propuesta de planificación del desarrollo local, con enfoque territorial. El desarrollo humano se entiende como el resultado de la organización social a distintas dimensiones espaciales: local, regional y nacional. Es también la expansión de capacidades y ampliación de oportunidades, que dependen de los distintos tipos de capitales y de la presencia de servicios e instituciones. Para el desarrollo humano, la competitividad es un atributo de los actores sociales en el mercado, constituye un rasgo y una meta intermedia para llegar al desarrollo sostenible. La competitividad humana en el ámbito local-regional permite activar las potencialidades, mejorar la productividad individual y social, generar mayor valor agregado, aumentar el empleo decente y aprovechar colectivamente los beneficios generados como consecuencia de la rentabilidad de la producción. Desde la perspectiva del desarrollo humano, la competitividad es un medio para establecer procesos de generación de riqueza, que dinamicen el mercado interno e involucren al conjunto de la población.

El paradigma de desarrollo humano a escala local esboza la posibilidad que sus capitales se articulen, se transformen eficientemente y generen nueva riqueza, mediante el uso constante de sus potencialidades con eficiencia productiva (mayores niveles de productividad), que asegure el crecimiento económico para brindar los satisfactores que demanda el desarrollo humano. El enfoque del desarrollo humano plantea el desarrollo con democracia y el ejercicio pleno de los derechos y cumplimiento de obligaciones, sin exclusión, que elimine los desequilibrios entre grupos sociales y territorio.

Las potencialidades socioeconómicas la entendemos como los recursos o capitales, o ambos a la vez, no utilizados, utilizados parcialmente o mal utilizados (Vargas, et al., 2002) presentes en un territorio. Estos recursos o capitales se clasifican en: capital natural, que está conformado por el recurso suelo, recurso forestal y recursos mineros no metálicos; capital físico-financiero conformado por infraestructura educativa, infraestructura de salud-saneamiento, infraestructura productiva (infraestructura vial, establecimientos industriales), recursos turísticos (infraestructura hotelera y de hospedaje), instituciones financieras; y capital social humano, conformado por la población, la ocupación o empleo de la población, ingreso familiar y participación ciudadana.

Los satisfactores básicos del desarrollo constituyen el piso mínimo sobre el cual se puede construir el desarrollo humano. Es el acceso de la población a los servicios de identidad, salud, educación, saneamiento, información-comunicación y electrificación cuya provisión está a cargo del Estado.

Los factores blandos del desarrollo son las cualidades o las características de las personas o de las instituciones, que permiten que los distintos capitales o recursos se combinen en proporciones adecuadas para generar sinergias, que permitan el surgimiento de opciones productivas sostenibles.

Según el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan) (2014) el escenario tendencial se deduce del posible comportamiento a futuro de cada una de las variables estratégicas, respetando el patrón histórico de cada una de ellas; el escenario exploratorio son posibles modificaciones en el comportamiento de algunas de las variables estratégicas que generan cambios significativos en el futuro, diferentes a los previstos en el escenario tendencial; y el escenario óptimo, es el mejor estado posible de futuro de cada variable estratégica frente al cual puede compararse cualquier situación pasada, presente o futura.

Mercado entendido como la interacción de la oferta y la demanda. Forma parte de la oferta las unidades productivas, las cadenas productivas y los eslabonamientos de estas hacia adelante (consumidores) y hacia atrás (insumos, proveedores). La demanda, lo que el mercado consume, como producto final o intermedio, y el destino de la producción: mercado local, regional, nacional o externo.

El desarrollo productivo sostenible (DPS), es la propuesta para el Aicin, que se caracteriza por presentar opciones productivas con mercado (rentables), responsable social y ambientalmente, que se concretiza en el desarrollo humano.

Los procesos de globalización amplían la dimensión del territorio, a la vez que disgregan la ubicación de los actores claves y, de alguna manera dificultan la identificación de los interlocutores políticos. El proceso simultáneo de fragmentación y rearticulación de los territorios, como resultado de los procesos de globalización, termina reforzando las identidades territoriales locales y regionales, y debilitando la instancia nacional.

Para el futuro de la Amazonía, en el marco de la economía de mercado globalizado, surge dos paradigmas: a) la eficiencia y competitividad, basadas en las ventajas competitivas, la filosofía de la calidad total para generar riqueza y desarrollo; b) el uso racional y el cuidado de los recursos naturales, que promueve el crecimiento económico, pero no a expensas de los recursos naturales (Toledo, 2000).

IIRSA promueve infraestructuras viales (carreteras, hidrovías, puertos) y energéticas, para impulsar el mayor intercambio comercial entre los países sudamericanos, asiáticos, de la cuenca del Pacífico y con Europa.

A nivel global, relacionados al cultivo de commodities y de fuentes de energía, se están impulsando dos tipos de megaproyectos: de infraestructura y extractivos. Los megaproyectos de infraestructura están referidos a la construcción de carreteras y de hidroeléctricas; mientras que los extractivos se concentran en hidrocarburos y minería. Su inversión y financiamiento se ejecutan con capitales de origen público en el primer caso, mientras que para el segundo, son capitales privados y de multinacionales.

Los corredores económicos transversales conforman grandes macrosistemas en proceso de articulación y construcción, deberán generar la sinergia necesaria para integrar las ciudades intermedias a los ejes de integración propuestos por IIRSA.

5.3 Identificación de variables

Subsistema	Variables
Enfoque de desarrollo local	Desarrollo sostenible. Desarrollo territorial. Competitividad territorial. Desarrollo económico local. Desarrollo humano.
Potencialidades	
Capital o recurso natural	Suelos para uso agropecuario: Cultivos en limpio y cultivos permanentes. Cobertura forestal. Minerales no metálicos.
Capital físico financiero	Infraestructura educativa. Infraestructura de salud. Infraestructura vial. Carretera y trochas. Infraestructura fluvial. Infraestructura área. Plantaciones. Piscigranjas semi-intensivas. Establecimientos industriales. Instalaciones turísticas. Entidades financieras.
Capital social humano	Población total. Trabajo principal. Ingreso familiar. Participación ciudadana.
Competitividad Territorial	
Satisfactores básicos del desarrollo	Población sin identidad. Años de educación. Servicios de salud. Abastecimiento de aguas potable y desagüe Servicio de energía eléctrica. Servicio de información-comunicación.
Factores blandos del desarrollo	Organizaciones sociales. Organizaciones de productores (empresariales). Actividad empresarial. Capacidad de agenciamiento. Liderazgo empresarial. Unidades productivas creativas. Unidades productivas innovadoras. Propensión a invertir. Institucionalidad unidades productivas.
Mercado	
Oferta	Unidades productivas. Cadenas productivas.
Demanda	Tipo de producto. Destino de la producción.
Factores externos	Globalización. IIRSA, carreteras e hidrovías. Megaproyectos para la Amazonía: Hidroeléctricas e hidrocarburos. Corredores económicos transversales.

Elaborado por Investigador, 2014.

5.4 Identificación de opciones productivas

La identificación de opciones productivas sostenibles ejecutadas en el AICIN, socializada en el Taller del 04 de diciembre 2014, nos permitió priorizar 19 opciones que se listan:

Opciones productivas para zonas inundables o bosques aluviales:

1. Camu camu (*Myrciaria dubia*).
2. Aguaje (*Mauritia fleuxosa*)
3. Assái (*Euterpe oleracea*).
4. Cultivos en limpio para seguridad alimentaria (maíz, arroz, maní, yuca, sachapapa, cocona, ají dulce, tomate regional, sandía, y otros).

Opciones productivas para bosques de altura:

5. Sacha Inchi (*Plukenetia volubilis* L.).
6. Sangre de drago (*Croton lechleri*).
7. Devolución de la cubierta vegetal.
8. Palmito de pijuayo (*Bactris gassipaes*).
9. Caña de azúcar (*Saccharum officinale*).
10. Palma aceitera (*Elaeis guineensis*).
11. Cacao (*Theobroma cacao* L.).
12. Frutales nativos (uvilla, umarí, caimito, copoazú, macambo).
13. Limón (*Citrus lemon*).
14. Crianza de cerdos.
15. Crianza de aves (carne y postura).
16. Derivados de la leche de vacunos y bubalinos.
17. Piscicultura.
18. Turismo de naturaleza.
19. Turismo de investigación.

VI. MARCO CONTEXTUAL

Desde fines del siglo XIX el Aicin ha soportado una alta presión demográfica, debido a que la ciudad de Iquitos ha sido el centro de operaciones de diversas actividades económicas de índole extractiva, como los “booms” del caucho, de la madera, de pieles, del petróleo, entre otras. Sin embargo, estas actividades no han generado una base productiva de desarrollo sostenible que sirva de sustento económico a su población (MPM, *et al*, 2011).

Como es largamente documentado, durante la época del caucho (1870-1915), el sector de la carretera Iquitos-Nauta y los ríos Itaya y Nanay se convierten en focos de extracción cauchera, actividad que a partir de Iquitos se extendió a toda la Amazonía durante medio siglo. Wahl, Limachi y Barletti (2001) mencionan que en 1885, cuando las embarcaciones que transitan por el Marañón con destino a Iquitos, pierden accesibilidad a este puerto, comienza a gestarse en la población la idea de la construcción de una carretera para unir Nauta con la ciudad de Iquitos, pero conforme languidece la actividad cauchera, esta idea pasa al olvido.

Después de la época del caucho, Iquitos siguió su proceso de consolidación como ciudad político-administrativa con un crecimiento demográfico bastante alto, y paulatinamente, al irse creando vías de acceso hacia lo que hoy constituye la carretera Iquitos-Nauta, este sector comenzó a ser intervenida con mayor intensidad, tal es así que a finales de la década de 1970 ya estaban consolidados los caseríos de Peña Negra, Varillal y Moralillo con una población total aproximada de 300 habitantes (Ordelloreto, 1980).

En la década de 1980 se desató el entusiasmo por concretar la construcción de la carretera Iquitos-Nauta. En esa década se crearon las asociaciones agrarias y las parcelaciones de El Paujil, Nuevo Horizonte y Ex Petroleros, en pocos años creció el número de adjudicatarios, al mismo tiempo que avanzaban las trochas de penetración. Luego vino la presión para conseguir los certificados de posesión para el otorgamiento de préstamos del Banco Agrario que tuvo un gran impacto en los bosques del área.

En varias de estas parcelaciones, antes de terminar la década de 1980, ya los parceleros estaban abandonando sus propiedades adjudicadas por la baja

fertilidad de los suelos; sin embargo, a mediados de la década del 1990, cuando se inicia el asfaltado de esta carretera, empezó a poblarse rápidamente, con una red densa de poblados siguiendo el eje de la carretera. La tendencia de ocupación de eje no es uniforme. Los sectores de mayor crecimiento poblacional son principalmente aquellos en los que el Estado ha implementado de manera más completa infraestructuras de servicios sociales (centros educativos, centros de salud, electrificación, entre otras). La tendencia se manifiesta en aquellos poblados ubicados en el encuentro de la carretera con los ríos Itaya y Nanay como Quistococha, Cahuide, Llanchama, Nina Rumi, Santo Tomás y Santa Clara. En la actualidad, excepto las ciudades de Iquitos metropolitano y Nauta, el área de influencia de la carretera tiene alrededor de 62 mil habitantes, distribuidos en cerca de 148 caseríos dispersos a lo largo de la carretera y las orillas de los ríos Itaya, Nanay, Marañón y Amazonas (Álvarez, 2012). La tendencia demográfica es hacia una masificación del área adyacente a la carretera en sus tramos más próximos a la ciudad de Iquitos, con evidencia de incremento vertiginoso de áreas deforestadas con fines agropecuarios y para asentamientos humanos. La dotación de servicios sociales como energía eléctrica, telefonía, así como los servicios educativos y de salud refuerza este patrón del incremento demográfico (Álvarez, *op. cit.*).

Los usos del territorio fueron identificados en dos grandes patrones: el primero relacionado a la actividad agropecuaria y de aprovechamiento del bosque y el segundo destinado a otros usos socioeconómicos. Las áreas de aprovechamiento del bosque alcanzan el 80,62% del área de estudio. Las actividades agropecuarias que destacan son la crianza intensiva de aves de corral (de postura y carne) y de cerdos; la ganadería tradicional vacuna y bubalina; los cultivos tradicionales de plátano, yuca, arroz, maíz, frutas tropicales (piña, limón, papaya, pijuayo, camu camu), cacao, caña de azúcar, hortalizas, entre otros. La agroindustria es de tipo artesanal para la producción de aguardiente, miel, chancaca, fariña, almidón de yuca, entre otros. La industria forestal está representada por el aserrío primario, el secado y empaque para la exportación (Ramírez, 2012).

La evaluación antropológica distingue dos patrones socioculturales claramente diferenciados: los mestizos, provenientes del departamento de Loreto y del resto del país, que ocupan las ciudades de Iquitos y Nauta, y el área adyacente al eje carretero Iquitos-Nauta; y los ribereños, resultado del mestizaje de fragmentos de grupos étnicos kukama-kukamiria y huitotos con los descendientes de migrantes del departamento de San Martín principalmente, que ocupan las riberas y zonas inundables de las cuencas de los ríos Nanay, Itaya, Amazonas y Marañón (Álvarez, *op. cit.*).

Los principales cultivos son yuca y plátano, siguiendo en importancia las plantaciones de piña y 'pijuayo palmito', que se localizan a partir del caserío Villa el Buen Pastor (km. 22 de la carretera). Asimismo, la caña de azúcar al lado este de la carretera Iquitos-Nauta, centro poblado de Moralillos y la cuenca del río Itaya entre los caseríos de Melitón Carbajal y San Antonio (Álvarez, *op. cit.*).

El cultivo de palmito, ampliamente difundido en las asociaciones agrarias de Paujil, Nuevo Horizonte y Ex Petroleros, representaba en la década de 1990 aproximadamente el 15% del área cultivada por estas asociaciones (Baluarte y Claussi, 1995); actualmente este cultivo se encuentra abandonado. En el sector oeste del área de estudio existen plantaciones de cítricos (limón tahití) a escala comercial, mientras que los frutales nativos (uvilla, guaba, macambo, zapote, caimito) se cultivan por lo general en los huertos familiares.

La actividad pecuaria es la crianza industrial de pollos para carne, gallinas de postura (producción de huevos), crianza porcina para el mercado local y reducida crianza de ganado vacuno, ovino y bubalino.

La pesca es practicada en forma intensiva en los ríos Amazonas y Marañón, particularmente en los meses de agosto a noviembre, en forma esporádica y menos intensiva en las pequeñas 'quebradas' y en los ríos Nanay e Itaya. La pesca en los ríos Marañón y Amazonas es destinada a los mercados de Iquitos y Nauta, mientras que en la de los ríos Itaya y Nanay es para el consumo familiar (Álvarez, *op. cit.*).

La piscicultura presenta un desarrollo diferenciado. En las áreas aledañas a los ríos Itaya, Amazonas y Marañón incluye las prácticas de piscicultura de subsistencia, y en el eje de la carretera Iquitos-Nauta una piscicultura semi intensiva, orientado al mercado, con especies nativas amazónicas. En los sectores urbano y periurbano de la ciudad de Iquitos se desarrolla la industria manufacturera de ensamblaje de vehículos menores, el aserrío de maderas, la planta de tratamiento de maderas, la fábrica de cervezas, la embotelladora

de bebidas gaseosas; también los establecimientos de recreación y esparcimiento, así como almacenes (Álvarez, *op. cit.*).

Las extracciones de arenas y tierras de relleno para la industria de la construcción son ejecutadas en canteras mayormente informales, ubicadas en áreas adyacentes al eje carretero y en las laterales de penetración. La extracción de arcillas y la fabricación de ladrillos se ubican en áreas cercanas al río Nanay (Rumococha y Santa Clara), y al eje carretero (Moralillos) (Álvarez, *op. cit.*).

El área de influencia directa de la carretera Iquitos-Nauta presenta alto potencial turístico por sus recursos, accesibilidad y equipamiento. La mayor infraestructura turística está localizada en el sector urbano de la ciudad de Iquitos. Los operadores manejan siete circuitos turísticos.

En el área urbana, principalmente de Iquitos y Nauta, con relevancia en la ocupación de la mano de obra, la actividad económica predominante es el comercio informal. Otras actividades importantes son los servicios públicos y el transporte de pasajeros en vehículos menores.

La propuesta de desarrollo con competitividad territorial debe partir de una visión de desarrollo local en el marco del desarrollo regional, nacional y macrorregional. El Aicin forma parte del "hinterland" de Iquitos metropolitano y por tanto las estrategias de desarrollo que se planteen para este territorio debe guardar estricta coherencia con las orientaciones de desarrollo de la ciudad metrópolis, pues esta es mercado y proveedora de insumos para este espacio (Álvarez, *op. cit.*).

De no superar el actual modelo de crecimiento de Iquitos metropolitano, que reproduce solo más pobreza, las posibilidades de éxito de alguna propuesta de desarrollo productivo en el Aicin son limitadas. Sin embargo, actualmente, entre las opciones productivas que se vienen ejecutando en este espacio, las que más destacan son: acuicultura con especies amazónicas, manejo de aguajales, frutales nativos y ecoturismo, a lo que debería agregarse la transformación artesanal de los cultivos tradicionales (plátano, yuca, frutales nativos) y los servicios ambientales; para ello, es prioritario dotar a la población que habita en este espacio, de los satisfactores básicos que posibiliten generar un capital social adecuado (sostenibilidad), que debe estar acompañado de infraestructura vial no convencional (adaptado a selva baja), energía y conectividad, y una mejora sustantiva de las capacidades del capital humano (Álvarez, *op. cit.*).

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACOSTA A. 2014. Opciones productivas sostenibles en el Área de Influencia de la Carretera Iquitos-Nauta. Proyecto de Investigación: Modelos de desarrollo productivo del área de influencia de la carretera Iquitos-Nauta, PROTERRA-IIAP. Literatura gris. Iquitos, 83 pp.
- AGUILAR M. 2014. Entrevista con el consultor Econ. Roger Fernando Grández Ríos, Iquitos, noviembre 2014.
- ALBURQUERQUE F. 1997. El proceso de construcción social del territorio para el desarrollo económico local, Ilpes / Cepal, Santiago de Chile, 123 pp.
- ALESINA L., M. BERTONI, P. MASCHERONI, et al. 2011. Metodología de la investigación en Ciencias Sociales. Apuntes para un curso inicial. Karina Batthyány y Mariana Cabrera (coordinadoras). Comisión Sectorial de Enseñanza (CSE) de la Universidad de la República. Montevideo, 98 pp.
- ÁLVAREZ C. 2011. Visión de Futuro de la Amazonía Peruana como Factor Motriz del Desarrollo Nacional. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan). Cuaderno de Trabajo # 11. Lima, 114 pp.
- ÁLVAREZ L. 2012. Potencialidades y competitividad territorial, documento temático. Proyecto Microzonificación Ecológica y Económica del Área de Influencia de la Carretera Iquitos-Nauta, Convenio IIAP-DEVIDA. Iquitos, 81 pp.
- AMIN A. and P. COHENDET. 1999. Learning and adaptation in decentralised business networks. Environment and Planning D: Society and Space. Pp. 87-104.
- APOYO CONSULTORÍA. 2003. Análisis de las Exoneraciones e Incentivos Tributarios y propuesta de estrategia para su eliminación. Lima, 371 pp.
- ARCE J. 2012. Palma aceitera, documento temático. Proyecto Microzonificación Ecológica y Económica del Área de Influencia de la Carretera Iquitos-Nauta, Convenio entre el IIAP y Devida. Iquitos, 53 pp.
- AVI-YONAH R. y, Y. MARGALIOH. 2006. Taxation in developing countries: some recent support and challenges to the conventional view". Documento presentado en el 1st OECD INTR Conferencia que tuvo lugar en la Escuela de Leyes de la Universidad de Michigan.
- BALLÓN E., J. RODRÍGUEZ y M. ZEBALLOS. 2009. "Fortalecimiento de Capacidades para el DTR: Innovaciones Institucionales en Gobernanza Territorial". Documento de Trabajo 53. Programa Dinámicas Territoriales Rurales. Rímisp, Santiago, Chile. 121 pp.
- BALUARTE J. y A. CLAUSSI. 1995. "Propuesta para la recuperación de purmas en asociaciones agrarias de la carretera Iquitos-Nauta". Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana (IIAP) / Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI). Perú, Iquitos. 58 pp.
- BARRERA R. 2014. Entrevista con el consultor Econ. Roger Fernando Grández Ríos, Iquitos, noviembre 2014.
- BOISIER S. 1988. Las regiones como espacios socialmente construidos. Revista de la Cepal. Santiago de Chile, pp. 39 al 54.
- BOSCHMA R. and K. FRENKEN. 2005. Why is economic geography not an evolutionary science? Towards an evolutionary economic geography. Papers in Evolutionary Economic Geography (PEEG) 0501, Utrecht University, Section of Economic Geography.
- BRENNER N. 2004. New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood. Oxford University. Oxford, Inglaterra, 372 pp.
- BRIONES, G. 1996. Metodología de la investigación cuantitativa en las ciencias sociales. Programa de Especialización en Teoría, Métodos y

- Técnicas de Investigación Social. Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior (ICFES). Bogotá, Colombia, 219 pp.
- CALDERÓN F. y M. CASTELLS. 2003. Es sostenible la globalización en América Latina?: Nación y cultura : América Latina en la era de la información. PNUD-Bolivia. Fondo de Cultura Económica. La Paz, 480 pp.
- CAMPANA, Y. 2011. ¿Son efectivas las exoneraciones tributarias en la selva? Una aproximación a la medición de su impacto en el bienestar de los hogares. Macroconsult-Consorcio de Investigaciones Económicas y Sociales (CIES), Universidad de San Andrés. Lima, 42 pp.
- CAPELLO R. 2009. Spatial Spillovers and regional Growth: A Cognitive Approach", *European Planning Studies*, 17 (5). Pp. 639 al 658.
- CÁRDENAS E, y R. BARRERA. 2014. Entrevista con el consultor Econ. Roger Fernando Grández Ríos, Iquitos, noviembre 2014.
- CENTRO NACIONAL DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO (CEPLAN). 2011. Plan Bicentenario. El Perú hacia el 2021. Lima, 286 pp.
- CENTRO NACIONAL DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO (CEPLAN). 2014. Resolución de Presidencia del Consejo Directivo 26-2014-CEPLAN/PCD, Directiva General del Proceso de Planeamiento Estratégico-Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima, El Peruano-Normas Legales, páginas 520255-520278.
- COE N., P. DICKEN and M. HESS. 2007. Global Production Networks: realizing the potentia, Economic Geography Research Group Working Papers, 05.07, School of Environment and Development, University of Manchester.
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). 2010. La hora de la igualdad: brechas por cerrar, caminos por abrir. Naciones Unidas. Santiago, Chile, 58 pp.
- COMISIÓN MULTISECTORIAL DE SEGURIDAD ALIMENTARIA Y NUTRICIONAL (CMSAN). 2013. Estrategia Nacional de Seguridad Alimentaria y Nutricional 2013-2021. Lima, 72 pp.
- COMISIÓN PARA EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN (CODESI). 2011. Plan de Desarrollo de la Sociedad de Información en el Perú. La Agenda Digital 2.0, Decreto Supremo 066-2011-PCM. Presidencia del Consejo de Ministros-Oficina Nacional de Gobierno Electrónico e Informática (ONGEI)-Embajada de España en el Perú. Lima, 84 pp.
- CONSORCIO CLUSTER DEVELOPMENT-METIS GAIA-JAVIER D'ÁVILA QUEVEDO. 2013. Elaboración de un mapeo de clústers en el Perú. Consultoría solicitada por el Consejo Nacional de la Competitividad. Lima, 342 pp.
- CONSORCIO ESTUDIO MAZÁN-ESTRECHO. 2014. Resumen ejecutivo del estudio de pre-inversión a nivel de factibilidad del Proyecto de Inversión Pública "Construcción de la carretera Bellavista-Mazán-Salvador-El Estrecho". Proyecto Especial Binacional de Desarrollo Integral de la Cuenca del Putumayo (PEDICP). Iquitos, 40 pp.
- CONSORCIO T.P. YURIMAGUAS. 2009. Construcción del nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Localidad Nueva Reforma. Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión). Proinversión/LPI 011-2007, Informe 5. Lima, 407 pp.
- CONSULTORA SERMAN & ASOCIADOS S.A-CSI INGENIEROS-ECSA INGENIEROS. 2014b. Plan de Desarrollo del Sistema Fluvial Comercial Peruano (Plan Hidroviario). Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Lima, 54 pp.
- CONSULTORA SERMAN & ASOCIADOS S.A-CSI INGENIEROS-ECSA INGENIEROS. 2014a. Sistema Fluvial Comercial Peruano: Plan de Desarrollo, Evaluación Ambiental y Social Estratégica. Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Lima, 10 pp.
- DAMMERT J., C. CÁRDENAS y E. CANZIANI. 2012. Potenciales Impactos Ambientales y Sociales del Establecimiento de Cultivos de Palma Aceitera en el Departamento de Loreto. Cuaderno de Investigación 8, Programa de Ciudadanía y Asuntos Socioambientales, Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA). Lima, 134 pp.
- DOUROJEANNI M. 2010. Hidrovías en la Amazonía del Perú. Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA). Actualidad Ambiental. Lima, 9 pp.
- EASSON A. and E. ZOLT. 2003. Tax Incentives. World Bank Course on Practical Issues of Tax Policy in Developing Countries.
- ELECTRO ORIENTE. 2009. Plan de Desarrollo Energético de la región Loreto 2010-2020. Iquitos, 73 pp.

- ELECTRO ORIENTE. 2012. Plan de Proyectos 2013-2026. Iquitos, 4 pp.
- ESSER, K. 1996. "Competitividad Sistémica: Nuevo Desafío para las Empresas y la Política. Revista Cepal 59, agosto. Santiago de Chile, Chile. <http://www.eclac.cl/español/RevistaCepal/vr59/compet59.html>.
- ESTACHE A. and V. GASPAR. 1995. Why tax incentives do not promote investment in Brazil", en Shah, Anwar ed., Fiscal incentives for investment and innovation. Oxford University Press. Inglaterra, pp. 309-340.
- ESTEVEZ C. 2003. Análisis de las Exoneraciones Tributarias en la Amazonía, el caso del departamento de Loreto. Iquitos, 49 pp.
- ESTUDIO DE INGENIERÍA HIDRÁULICA y H&O INGENIEROS (EIH-H&O). 2011. Estudio de factibilidad para el "Mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad en los ríos Huallaga, Ucayali, Marañón y Amazonas. Contrato N° 031-2010-Proinversion.
- EYSSAUTIER M. 2002. Metodología de la Investigación. Desarrollo de la Inteligencia, 4ª edición; Edit. Thompson. México, 316 pp.
- GALARZA L. 2011. Visión de Futuro del Desarrollo Territorial. Documento de Trabajo # 14, Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan). Lima, 242 pp.
- GEREFFI G. 1994. The Organisation of Buyer-driven Global Commodity Chains: How U.S. Retailers Shape Overseas Production Networks', in G. Gereffi and M. Korzeniewicz (eds), Commodity Chains and Global Capitalism, Westport, CT: Pp. 95-122
- GOBIERNO REGIONAL DE LORETO (GOREL), ORGANO TÉCNICO DE ADMINISTRACIÓN ESPECIAL (OTAE). 2009. Plan Operativo Institucional 2010 "Fortalecimiento de las Capacidades Institucionales del OTAE para la Promoción Productiva en el Área de Influencia de la Carretera Iquitos Nauta". Iquitos, 60 pp.
- GRÁNDEZ R. 2011a. La Política Tributaria y el COPECO. En Prospectiva Amazónica 138-2011. Iquitos, 3 pp.
- GRÁNDEZ R. 2011b. Loreto, vigilancia de las industrias extractivas. El 12% del canon petrolero para el uso de créditos agrícolas, pecuarios y pesqueros. Boletín 2011-1. Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA), Grupo Propuesta Ciudadana, Usaid-Perú, Pro Participación. Iquitos, 27 pp.
- GRÁNDEZ R. 2013. El tren regional. La alquimia financiera. Prospectiva Amazónica N° 195-2013. Iquitos, 3 pp.
- GRÁNDEZ R. 2013. Promoción de Inversiones: 15 años después. Prospectiva Amazónica N°188-2013. Iquitos, 4 pp.
- GRÁNDEZ R. 2014. Sistematización de propuestas de desarrollo para el departamento de Loreto y de opciones productivas del área de influencia de la carretera Iquitos-Nauta. Iquitos, 131 pp.
- GRUPO DE TRABAJO SERVINDI-SERVINDI. 2014. Sentencia judicial ordena consultar Proyecto Hidrovía Amazónica en Perú. <http://servindi.org/actualidad/116292>, consulta 20141222.
- GUERRA-GARCÍA G. 2012. Agenda y recomendaciones para aprovechar las oportunidades para el Perú a partir del potencial de integración del Eje de Integración y Desarrollo del Amazonas. Documento preparado para el Ministerio de Relaciones Exteriores con el apoyo de la Fundación Friedrich Ebert. Lima, 39 pp.
- HERNÁNDEZ, C (coord.). 2014. Manual para la elaboración de tesis profesional para licenciatura: Líneas de generación y aplicación del conocimiento y tipología de trabajos recepcionales. Editorial Universidad de Xalapa. Xalapa, 320 pp.
- HINES J. 1999. Lessons from Behavioural Responses to International Taxation". National Tax Journal vol. 52.
- INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA). 2014a. Ficha del proyecto Mejoramiento de la navegabilidad de la hidrovía río Huallaga, tramo entre Yurimaguas y la confluencia con el río Marañón. Lima, 2 pp.
- INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA). 2014b. Ficha del proyecto Mejoramiento de la navegabilidad de la hidrovía río Marañón, tramo entre Saramiriza y la confluencia con el río Ucayali. Lima, 2 pp.
- INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA). 2014c. Ficha del

- proyecto Mejoramiento de la navegabilidad de la hidrovía río Ucayali, tramo entre Pucallpa y la confluencia con el río Marañón. Lima, 2 pp.
- INICIATIVA PROMOVRIENDO LA CONSERVACIÓN EN UN CONTEXTO SOCIAL-SOCIEDAD PERUANA DE DERECHO AMBIENTAL (ACSC-SPDA). 2009. Biocombustibles en el Perú: elementos en juego, en Cuestión de perspectiva, Conciliando Visiones de Conservación y Desarrollo, edición 2. Lima, 28 pp.
- INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN DE LA AMAZONÍA PERUANA y NATURALEZA Y CULTURA INTERNACIONAL (IIAP-NC)I. 2013. Hacia una Amazonía inclusiva, desarrollada y sostenibles. Presentación PPT. Iquitos, 38 pp.
- INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN DE LA AMAZONÍA PERUANA (IIAP). 2009a. Agenda Amazónica. Amazonía peruana: Visión de desarrollo, potencialidades y desafíos (propuesta en consulta). Iquitos, 46 pp.
- INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN DE LA AMAZONÍA PERUANA (IIAP). 2009b. Agenda Amazónica. Propuesta de Política de Estado para la Amazonía peruana (propuesta en consulta). Iquitos, 12 pp.
- JUZGADO MIXTO DE LA PROVINCIA DE LORETO-NAUTA (JMPL-N). 2014. Sentencia de la Acción de Amparo presentada por la Asociación Cocama de Desarrollo y Conservación San Pablo de Tipishca, a fin que se suspenda el Proyecto "Hidrovía Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos- Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas-confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa-confluencia con el río Marañón", hasta que no se realice la consulta previa con las comunidades del Pueblo Kukama Kukamiria, representadas por la Asociación Cocama de Desarrollo y Conservación San Pablo de Tipishca (Acodecospat), Resolución 15 del 17 de octubre de 2014, Expediente 00091-2013-0-1901-JM-CI-01. Nauta, 17 pp.
- KLEMM A. and S. VAN PARYS. 2009. Empirical Evidence on the Effects of Tax Incentives". IMF Working Paper 136.
- KRUGMAN P. 1992. Geografía y comercio. Antoni Bosch editor, Barcelona, 152 pp.
- LITTLE P. 2013. Megaproyectos en la Amazonía: Un análisis geopolítico y socio-ambiental con propuestas de mejor gobierno para la Amazonía. Red Jurídica Amazónica-RAMA, Articulación Regional Amazónica (ARA), Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR). Lima, 96 pp.
- LIZÁRRAGA y BERNEDO. 2005. Identificación de potencialidades. Cuadernos PNUD. Serie Desarrollo Humano 7. Lima, Perú. 105 pp.
- LUNDEVALL B. 1996. The social dimension of the learning economy, DRUID Working Paper 96-1, Aalborg University, Departamento de Estudios Empresariales, Aalborg.
- MALMBERG A. and P. MASKELL. 2005. Localized learning revisited, DRUID Working Paper 05-19, Aalborg University, Departamento de Estudios Empresariales, Aalborg.
- MARTIN R. & P. SUNLEY. 2007. Complexity Thinking and Evolutionary Economic Geography. Papers in Evolutionary Economic Geography (PEEG) 0703, Utrecht University, Section of Economic Geography.
- MASSEY D. 1979. In what sense a regional problem, Regional Studies, vol. 13, pp. 233-243.
- MÉNDEZ C. 1998. Metodología. Guía para elaborar diseños de investigación en ciencias económicas, contables y administrativas. Colombia: Mc Graw-Hill Interamericana, S. A. Bogotá, 287 pp.
- MENDOZA W. y J. GALLARDO. 2012. Las barreras al crecimiento económico en Loreto. Agencia de Cooperación Internacional del Japón (Jica). Serie de Estudios Regionales 5. 162 pp.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA (MINAG). 2000. Plan Nacional de Promoción de la Palma Aceitera 2000-2010. Minag-Unidad de Desarrollo de la Amazonía. Lima, 66 pp.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA (MINAG). 2002. Estrategia Nacional Forestal. Versión Concertada con Instituciones y Actores Forestales. Lima, 120 pp.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA (MINAG). 2009. Política y Estrategia Nacional de Recursos Hídricos del Perú. Lima, 85 pp.
- MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS (MEF). 2003. Informe: Una aproximación a los Gastos Tributarios. En Boletín de Transparencia Fiscal- Informe Especial. Ministerio de Economía y Finanzas. Lima, 11 pp.

- MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN (PRODUCE). 2009. Plan Nacional de Desarrollo Acuícola 2010-2021. Despacho Viceministerial de Pesquería. Dirección General de Acuicultura. Lima, 94 pp.
- MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN (PRODUCE). 2014. Plan Nacional de Diversificación Productiva. Lima, 126 pp.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (MRE). 2003. Estrategia Nacional de Desarrollo Fronterizo 2002-2021. Consejo Nacional de Desarrollo de Fronteras-Secretaría Ejecutiva. Lima, 55 pp.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (MRE). 2013. Plan de Desarrollo de la Zona de Integración Fronteriza Perú-Colombia. Ministerios de Relaciones Exteriores de Perú y Colombia, Banco de Desarrollo de América Latina y Proyecto Especial de Desarrollo Integral de la Cuenca del Putumayo (Pedicp). Lima, 134 pp.
- MINISTERIO DEL AMBIENTE (MINAM). 2009. Política Nacional del Ambiente. Lima, 48 pp.
- MINISTERIO DEL AMBIENTE (MINAM). 2010. Plan Nacional de Acción Ambiental (Planaa)-Perú 2010-2021. Lima, 38 pp.
- MINISTERIO DEL AMBIENTE-MINAM. 2011. Plan Nacional de Acción Ambiental-PLANAA-Perú 2011-2021. Lima, 78 pp.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC). 2014. Portal web, consulta 2014.12.19 <https://www.mtc.gob.pe/portal/home/concesiones/Yurimaguas.htm>
- MONTES R. 2014. Presidente de Copasimol, entrevista con el consultor Econ. Roger Fernando Grández Ríos, Iquitos, noviembre 2014.
- MORA A. 2005. Guía para elaborar una propuesta de investigación, revista Educación, vol. 29, núm. 2, Universidad de Costa Rica. Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal Sistema de Información Científica. Costa Rica pp. 67-97.
- MORGAN K. 1998. The learning region. Institutions, innovation and regional renewal”, Regional Studies, Vol. 31, 5. Pp. 491-503.
- MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNA (MPM), CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (CAF), CENTRO INTERUNIVERSITARIO ABITA, ASOCIACIÓN CIVIL ABITA-PERÚ. 2011. Plan de Desarrollo Urbano Sostenible de Iquitos 2011-2021 “Ciudad del río Amazonas y Puerto Fluvial del Atlántico 2021”, Libro 1, Iquitos, Perú. 171 pp.
- MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS (MPM). 2011. Provincia de Maynas, Plan Vial Provincial Participativo 2011-2020. Instituto Vial Provincial (IVP), PROVÍAS Descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Iquitos 2011, 233 pp.
- MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS (MPM). 2014. Plan de Desarrollo Local Concertado Maynas 2013-2021. Iquitos, 255 pp.
- OHMAE K. 1991. El mundo sin fronteras: Poder y estrategia en la economía entrelazada. Madrid, McGraw-Hill, 247 pp.
- OHMAE K. 2005. El próximo escenario global-Desafíos y oportunidades en un mundo sin fronteras. Editorial Norma. Bogotá, 359 pp.
- ORGANISMO REGIONAL DE DESARROLLO DE LORETO (ORDELORETO). 1980. Plan de Desarrollo del Área de Influencia de la Carretera Iquitos-Nauta, Iquitos, Perú. 123 pp.
- ORTIZ, J. 2006. Una propuesta metodológica para la construcción de los marcos conceptual y teórico de una investigación. Revista Ensayos 8-2006 del Instituto de Investigaciones y Estudios Superiores de las Ciencias Administrativas de la Universidad Veracruzana. Veracruz, México, pp. 206-219.
- PASTOR R. 2009. Inversión para el desarrollo e integración regional. Encuentro Económico-Región Loreto. Dirección Regional de Energía y Minas de Loreto. Iquitos, 36 pp.
- PORTER M. 1991. La ventaja competitiva de las naciones. Vergara Editor, S.A., Buenos Aires.
- PORTER M. 2000. Crear las Ventajas del Mañana. En Rowan Gibson (Ed.) Preparando el Futuro. España: Ediciones Gestión 2000. Pp. 67 al 80.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERU (PRP). 1991. Decreto Legislativo 653, aprueban Ley de Promoción de las Inversiones en el Sector Agrario. Lima, 18 pp.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERU (PRP). 2000. Decreto Supremo 015-2000-AG. Declaran de interés nacional la instalación de plantaciones de palma aceitera. Lima, El Peruano-Normas Legales, pp. 186334-186335.

- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERU (PRP). 2004. Decreto Supremo 065-2004-PCM, aprueban la Estrategia Nacional de Desarrollo Rural. Lima, El Peruano-Normas Legales, pp. 275816-275830.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL PERU (PRP). 2013. Decreto Supremo 009-2013-Minagri. Aprueba la Política Nacional Forestal y de Fauna Silvestre. Lima, El Peruano-Normas Legales, pp. 501081-501089.
- RAMÍREZ J. 2012. Uso actual de la tierra, documento temático. Proyecto Microzonificación Ecológica y Económica del Área de Influencia de la Carretera Iquitos-Nauta, Convenio IIAP-Devida. Iquitos, 66 pp.
- RIFFO L. 2013. 50 años del ILPES: Evolución de los marcos conceptuales sobre desarrollo territorial. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (Ilpes), de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). Santiago de Chile, 58 pp.
- RÍOS, A. 2012. Estrategia energética sostenible: Iquitos 2030. <http://www.esan.edu.pe/conexion/actualidad/2012/10/15/estrategia-energetica-iquitos/>, consulta 20141226.
- SAUTU R., P. BONIOLO, P. DALLE y R. ELBERT. 2005. La construcción del marco teórico en la investigación social. En publicación: Manual de metodología. Construcción de marco teórico, formulación de los objetos y elección de metodología. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales-CLACSO. Colección Campus Virtual. Buenos Aires-Argentina, 192 pp. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/campus/metodo/RSCapitulo1.pdf>
- SCHEJTMAN A. y BERDEGUÉ J. 2003. Desarrollo Territorial Rural. En Desarrollo territorial rural en América Latina y el Caribe: Manejo sostenible de recursos naturales, acceso a tierras y finanzas rurales. Editado por Rubén G. Echeverría, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, D.C., 54 pp.
- SEN A. 2000. "Desarrollo y Libertad". Editorial Planeta Mexicana, México D.F., México. 439 pp. (Versión digital).
- SILVA I. 2003. Disparidades, competitividad territorial y desarrollo local y regional en América Latina", en: Serie Gestión Pública, Cepal, 33, LC/L.1882-P, Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile.
- SILVA I. 2005. Desarrollo económico local y competitividad territorial en América Latina, en: Revista de Cepal 85, abril, <http://www.eclac.cl>.
- SOCIEDAD PERUANA DE ECODesarrollo (SPDE). 2013. Minagri, Gobierno Regional de Loreto y Gobierno Regional de Ucayali facilitan la adjudicación de áreas de bosques para monocultivos de palma aceitera. Lima, 22 pp.
- SORIPA. 2012. Zona de Integración fronteriza peruano-colombiana ya cuenta con Plan de Desarrollo 2019-2021. Iquitos, 4 pp.
- SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT). 2009. Gastos Tributarios en el Perú. Gerencia de Estudios Tributarios-Intendencia Nacional de Estudios Tributarios y Planeamiento. Lima, 22 pp.
- SWYNGEDOUW E. 1997. Neither Global Nor Local: 'Glocalization' and the Politics of Scale. In Spaces of Globalization: Reasserting the Power of the Local, ed. Cox, K, 137 - 166. New York/London: Guilford/Longman.
- TANZI V. y H. ZEE. 2001. La política tributaria en los países en desarrollo. Temas en Economía 27. Fondo Monetario Internacional.
- TELEFÓNICA. 2014. Revista Comunicación para todos. Lima, 13 pp.
- TOLEDO J. 2000. El Desarrollo Sostenible Amazónico en una Economía de Mercado: Un Análisis Crítico. Centro internacional de investigaciones para el desarrollo. Montevideo, 10 pp. http://archive.idrc.ca/library/document/101488/chap1_s.html.
- VARGAS L. y F. SANTA CRUZ. 2009a. Informe sobre Desarrollo Humano. Por una densidad del Estado al servicio de la gente, Parte I: Las brechas del territorio. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo-PNUD. Lima, 208 pp.
- VARGAS L. y F. SANTA CRUZ. 2009b. Informe sobre Desarrollo Humano. Por una densidad del Estado al servicio de la gente. Parte II: Una visión desde las cuencas. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Lima, 260 pp.
- VARGAS L., E. GONZALES DE OLARTE, H. GÓMEZ., et al. 2002. "Informe sobre el desarrollo humano: Aprovechando las potencialidades". Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Lima, Perú. 240 pp.

- VARGAS L., E. GONZALES DE OLARTE, R. LIZÁRRAGA et al. 2005. Informe sobre Desarrollo Humano. Hagamos de la competitividad una oportunidad para todos. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Lima, 360 pp.
- VÁZQUEZ A. 2002. ¿Crecimiento endógeno o desarrollo endógeno?, en: Becattini, G.; Costa, M.; Trullén, J. (coords.), Desarrollo local: teorías y estrategias, Civitas Ediciones, Madrid.
- VELTZ P. 1999. Mundialización, ciudades y territorios. Ariel Geografía. Editorial Ariel. Barcelona, 254 pp.
- WAHL L., L. LIMACHI y J. BARLETTI. 2001. Del discurso del desarrollo regional al espacio de caserío rural: La carretera Iquitos-Nauta (Loreto-Perú), en Amazonía: Procesos Demográficos y Ambientales. Carlos E. Aramburu y Eduardo Bedoya Garland, editores. Consorcio de Investigación Económico y Social. Perú, Lima. 23 pp.
- WEBB R. 2013. Conexión y despegue rural. Instituto del Perú. Universidad de San Martín de Porres. Lima, 271 pp.

